

Perrone Raffaele



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

**Da:** sergio.marchese [sergio.marchese@ingpec.eu]  
**Inviato:** giovedì 26 settembre 2013 16.40  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it  
**Cc:** protocollo.generale@pec.regione.veneto.it; ene.eneree.div3@pec.sviluppoeconomico.gov.it; mbac-dr-ve@mailcert.beniculturali.it; ternareteitaliaspa@italypec.it; provincia.belluno@pecveneto.it; belluno.bl@cert.ip-veneto.net; comune@pec.pna.bl.it; comune.soverzene.bl@pecveneto.it; limana.bl@cert.ip-veneto.net  
**Oggetto:** Osservazioni al : PROGETTO DI COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DI INTERVENTI DENOMINATI - RAZIONALIZZAZIONE E SVILUPPO DELLA RTN ...  
**Allegati:** Osservazioni RAZIONALIZZAZIONE E SVILUPPO DELLA RTN NELLA MEDIA VALLE DEL PIAVE.pdf  
**Priorità:** Alta

E. prot. DVA - 2013 - 0022231 del 30/09/2013

Buongiorno, trasmetto in allegato le OSSERVAZIONI, ex art. 26 comma 3 bis del D.L.vo n. 152/2006, in seguito al deposito di integrazioni al progetto ed allo S.I.A. del : PROGETTO DI COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DI INTERVENTI DENOMINATI - RAZIONALIZZAZIONE E SVILUPPO DELLA RTN NELLA MEDIA VALLE DEL PIAVE - INTERVENTI SITI NELLA PROVINCIA DI BELLUNO eseguito da TERNA S.p.a.

Cordiali saluti.

Ing. Sergio Marchese



TRASMISSIONE A MEZZO PEC

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per la Valutazioni Ambientali  
Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA  
PEC:  
[DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo  
Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea  
Via San Michele n. 22 - 00153 ROMA  
PEC: [mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it)

e, per conoscenza

Alla Regione del Veneto  
Direzione Tutela Ambiente - Unità Complessa VIA  
Palazzo Linetti - Calle Priuli  
Cannaregio, 99 - 30121 VENEZIA  
PEC: [protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

Al Ministero dello Sviluppo Economico  
Direzione Generale per l'Energia Nucleare e le Energie Rinnovabili e l'Efficienza Energetica - Divisione III - Reti Elettriche  
Via Molise, 2 - 00187 ROMA  
PEC:  
[ene.eneree.div3@pec.sviluppoeconomico.gov.it](mailto:ene.eneree.div3@pec.sviluppoeconomico.gov.it)

Alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto  
Calle del Duca, Cannaregio, 4314 - 30121 VENEZIA  
PEC: [mbac-dr-ve@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dr-ve@mailcert.beniculturali.it)

Alla Società TERNA RETE ITALIA S.p.A.  
Direzione Affari Istituzionali - Ambiente e Autorizzazioni  
Viale Egidio Galbani, 70 - 00156 ROMA  
PEC: [ternareteitaliaspa@italypec.it](mailto:ternareteitaliaspa@italypec.it)

Al Commissario Straordinario per la gestione provvisoria della Provincia di Belluno  
dott. Vittorio CAPOCELLI  
Via S. Andrea, 5 - 32100 BELLUNO  
PEC: [provincia.belluno@pecveneto.it](mailto:provincia.belluno@pecveneto.it)

Al signor Sindaco del Comune di Belluno  
sig. Jacopo MASSARO  
piazza Duomo, 1 - 32100 BELLUNO  
**PEC:** [belluno.bl@cert.ip-veneto.net](mailto:belluno.bl@cert.ip-veneto.net)

Al signor Sindaco del Comune di Ponte nelle Alpi  
sig. Paolo VENDRAMINI  
fraz. Cadola, 52/a - 32014 PONTE NELLE ALPI (BL)  
**PEC:** [comune@pec.pna.bl.it](mailto:comune@pec.pna.bl.it)

Al Sindaco del Comune di Soverzene  
sig.ra Sabrina GRAZIANI  
Via Val Gallina, 5 - 32010 - SOVERZENE (BL)  
**PEC:** [comune.soverzene.bl@pecveneto.it](mailto:comune.soverzene.bl@pecveneto.it)

Al Sindaco del Comune di Limana  
sig. Mario FAVERO  
via Roma, 90 - 32020 LIMANA (BL)  
**PEC:** [limana.bl@cert.ip-veneto.net](mailto:limana.bl@cert.ip-veneto.net)

**Oggetto:** PROGETTO DI COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DI INTERVENTI DENOMINATI - RAZIONALIZZAZIONE E SVILUPPO DELLA RTN NELLA MEDIA VALLE DEL PIAVE - INTERVENTI SITI NELLA PROVINCIA DI BELLUNO – MOVIMENTO 5 STELLE DI BELLUNO: POSIZIONE - OSSERVAZIONI

Gli attivisti del **Movimento 5 Stelle in Belluno**, in persona del portavoce e consigliere comunale Ing.Sergio Marchese,

**premess**o che la società Terna Rete Italia s.p.a. (d'ora in poi TERNA) ha richiesto l'autorizzazione Ministeriale per gli interventi di “*Razionalizzazione e sviluppo della RTN nella media valle del Piave*” già oggetto del “Protocollo di intesa” sottoscritto in data 31/03/2009 dal Comune di Belluno, dalla Provincia di Belluno e dai Comuni di Soverzene, Ponte nelle Alpi, con al stessa società TERNA;

**richiamata** la comunicazione di “*Avvio del procedimento*” pervenuta in data 27/08/2011 dal Ministero dello Sviluppo Economico relativa agli interventi sugli elettrodotti in Provincia di Belluno, costituente anche adozione del progetto per le misure di salvaguardia;

**richiamato** il progetto depositato in data 10/11/2011 da TERNA;

**vista** la nota in data 07/11/2012 della Commissione Nazionale di Valutazione di Impatto Ambientale, e la nota in data 27/11/2012 della Regione Veneto – UC Valutazione Impatto Ambientale con le quali sono state richieste integrazioni allo studio d'impatto ambientale;

**vista** la nota in data 12/07/2013 con la quale TERNA ha depositato, presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la documentazione intesa a soddisfare le richieste integrative succitate;

**esaminata** la documentazione integrativa presentata da TERNA è depositata presso il Ministero, la Regione, la Provincia e i Comuni interessati a far data dal 29/07/2013 per sessanta giorni, entro i quali chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, e presentare in forma scritta proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi o valutativi;

**rilevato** che il termine per presentare eventuali osservazioni da parte del pubblico, determinato dal Ministero, è il 27/09/2013;

trasmette in allegato le OSSERVAZIONI, ex art. 26 comma 3 bis del D.L.vo n. 152/2006, in seguito al suddetto deposito di integrazioni al progetto ed allo S.I.A. di cui all'oggetto eseguito da TERNA.

Distinti saluti.

Ing. Sergio Marchese



**Premesso che:**

- la Società TERNA, la Provincia di Belluno, il Comune di Soverzene, il Comune di Ponte nelle Alpi e il Comune di Belluno hanno sottoscritto in data 31/03/2009, un Protocollo di Intesa finalizzato alla Razionalizzazione della rete in alta tensione (AT) nei succitati Comuni;
- il progetto di razionalizzazione della rete elettrica è stato elaborato per eliminare diverse linee elettriche ad alta tensione, che tuttora interessano aree urbanizzate;
- nel citato Protocollo di Intesa sottoscritto in data 31/03/2009 tra i Comuni di Belluno, Soverzene, Ponte Nelle Alpi, la Provincia di Belluno e TERNA, si evince che i nuovi elettrodotti in questione previsti per l'esercizio ed eserciti a 220 kV potrebbero essere armati *"per motivi di standardizzazione"* con tensione massima di 380 kV stabilendo altresì che per qualsiasi eventuale futuro cambiamento di tensione di esercizio dovrà essere ottenuta l'autorizzazione dell'autorità competente, previo nuovo accordo con le Amministrazioni Comunali interessate (*la tensione elettrica di 220kV prevista dal progetto corrisponde a quella attuale, tuttavia il protocollo prevede una struttura impiantistica a "semplice terna da 380kV" la quale permette di trasportare di fatto un'energia elettrica fino a 3 volte superiore*);
- in data 10/11/2011 TERNA ha depositato il progetto (relativo alla soluzione "A - linea bassa" del Protocollo di Intesa del 31/03/2009), anche agli effetti dell'apposizione dei Vincoli espropriativi e/o Servitù e per le Valutazioni di Impatto - Incidenza Ambientale;
- la Commissione Nazionale di Valutazione di Impatto Ambientale, nell'ambito dell'attività istruttoria relativamente al procedimento già avviato, con nota in data 07/11/2012 e la Regione Veneto - UC Valutazione Impatto Ambientale con nota in data 27/11/2012, hanno richiesto integrazione dello studio d'impatto ambientale, valutando anche alternative ai tracciati inizialmente proposti;
- la CT-VIA/VAS con la citata nota del 07/11/2012 ha anche richiesto che: "il Proponente debba fornire tutti gli elementi documentali e progettuali necessari (sviluppi della rete, stato del progetto di trasformazione della rete a 380 kV, rapporto tra questi e gli interventi previsti nel progetto, ecc. ecc.) al fine di escludere che tali opere possano essere considerate come: "frazionamento" di una unica opera.";
- la Regione Veneto ha chiesto altresì la controdeduzione alle osservazioni presentate comprese;
- l'impatto sulla salute dei cittadini di un'opera di tale genere è considerato di fondamentale importanza;

**Dato atto che:**

- TERNA ha depositato in data 12/07/2013, presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la documentazione intesa a soddisfare le richieste integrative della CT-VIA/VAS dello stesso Ministero con nota del 07/11/2012;
- la documentazione integrativa presentata da TERNA è depositata presso il citato Ministero, la Regione del Veneto, la Provincia di Belluno e i Comuni interessati a far data dal 29/07/2013 per sessanta giorni, entro i quali chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, e presentare in forma scritta proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi o valutativi;
- una riduzione delle perdite di trasmissione, mediante interventi di razionalizzazione della rete, può tradursi in risparmio di combustibile fossile per la produzione di energia elettrica e quindi in mancate emissioni in atmosfera;
- il termine per presentare eventuali osservazioni da parte del pubblico, determinato dal Ministero, è il 27/09/2013;
- la documentazione di progetto trasmessa da TERNA al citato Ministero, prevede la realizzazione, tra le soluzioni di cui al protocollo di intesa del 31/03/2009 denominato "razionalizzazione della rete in alta tensione AT nei Comuni di Soverzene, Ponte nelle Alpi e Belluno (Provincia di Belluno)", di quella denominata "B - linea alta";
- La L.R. n. 19/12 detta norme per la sicurezza del volo nelle attività regionali di elisoiccorso, di antincendio boschivo e protezione civile e tenuto conto del Codice di Navigazione con particolare riferimento agli articoli 710 e seguenti;
- TERNA nell'elaborato "Sintesi non Tecnica" redatto per il progetto presentato nel 2011, nel valutare le alternative al tracciato basso evidenziava per la linea alta i seguenti aspetti negativi, che risultano peraltro tuttora non superati:
  - interessamento di aree di pregio paesaggistico come "La Vena d'Oro";
  - coinvolgimento del Comune di Limana non compreso nei Protocolli d'Intesa;
  - parere contrario del Comune di Belluno;

## Considerando che:

- l'elettrodotto Soverzene - Scorzè diventa un progetto di TERNA denominato: Razionalizzazione e Sviluppo della rete di trasmissione nazionale nella media valle del Piave, il progetto parte trattando con i comuni di Ponte nelle Alpi e Soverzene e successivamente con Belluno, raggiungendo il protocollo d'intesa in data 31/03/2009, con il quale Tema dichiara e definisce che la linea è di 220 kv da trasformare a 380 kv;
- l'anno dopo in data 21/07/2010 firma il protocollo d'intesa con i comuni di Longarone, Castellavazzo, Ospitale e Perarolo;
- TERNA nei suoi progetti prevede la costruzione di una nuova Stazione elettrica a Volpago di Montello (vedi delibera 52 del 29/10/2008), dove già transita la 380kv Sandrico-Cordignano — Udine e prevede l'arrivo della nuova 380kv Ve Nord-Volpago.
- il rischio sanitario determinato dagli elettrodotti, è stato ben focalizzato e ridotto con le disposizioni previste dalla Regione Veneto con la Legge 27/1993, che — dopo una attenta analisi - rileva gli alti rischi e ne determina gli accorgimenti di tutela.
- TERNA applica la norma nazionale del D.P.C.M 8/7/2003 che prevede che "l'obiettivo di qualità" per i nuovi elettrodotti siano i 3 microtesla, ovvero non devono interferire con strutture in cui si stia abitualmente.
- il rispetto dei 3 microtesla lascia esposti a rischiosità estremamente elevate, che invece la Legge Regionale del Veneto esclude assumendo come valore di rispetto 0,2 microtesla.

## Da cui si evince che:

- TERNA eseguendo interventi a "macchia di leopardo", alla conclusione dei vari iter otterrà il collegamento che parte da Ve Nord, giunge a Volpago con un 380 kv. e prosegue verso la Provincia di Belluno interessando i Comuni di Trichiana, Limana, Belluno, Ponte nelle Alpi, Soverzene, fino a raggiungere Lienz;
- il progetto è chiaramente inquadrato e descritto in delibera n. 52 del 29/10/2008 del Comune di Volpago del Montello dove si evidenzia come la linea Scorzè — Soverzene sarà trasformata in 380 kv. E altrettanto chiaramente è confermato nel rapporto ambientale del Piano di Sviluppo (PdS) di TERNA del 2008- Regione Veneto che lo definisce "elettrodotto 380 kv interconnessione Italia — Austria". Ed è sempre "a margine (o abbinato) al Ve Nord - Volpago del Montello;

## conseguentemente:

- il territorio, verrà gravato da nuove servitù, e dal potenziamento delle linee già esistenti, determinando una fortissima penalizzazione economica; eventuali investimenti in ambito turistico ricettivo ed ambientale, verrebbero allontanati e quindi a pagarne sarebbero i cittadini, ovvero gli enti locali, pertanto si esorta di seguire il percorso autostradale, si riesce - almeno in parte — a riequilibrare, l'impatto economico sul territorio.
- il peso economico che viene scaricato nei territori concerne le proprietà sia dei fondi rurali che boschivi, sia delle attività agricole che zootecniche, sia industriali che abitative residenziali. Ma a fianco di queste le attività legate all'agrario come gli agriturismi, o i B&B, questi ultimi collegati anche ad ambiti abitativi, troveranno un forte impedimento nello sviluppo, ma soprattutto alla nascita, in quanto la percezione del rischio elettromagnetico è estremamente sviluppata ed a maggior ragione il turismo è sensibile. Questo costo economico verrà scaricato sull'intera collettività attraversata dalle linee di altissima tensione.

**Considerato inoltre** il REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee, in base al quale si **osserva** che:

- tale regolamento mira "alla piena integrazione del mercato interno dell'energia, assicurando tra l'altro che nessun Stato membro rimanga isolato dalle reti europee, che ognuno contribuisca allo sviluppo sostenibile e alla protezione dell'ambiente consentendo all'Unione di raggiungere i propri obiettivi della riduzione del 20% delle emissioni di gas a effetto serra<sup>1</sup>, dell'aumento del 20% dell'efficienza energetica e del 20% dell'energia rinnovabile nel consumo finale di energia entro il 2020 "; la scelta di far passare un nuovo elettrodotto a 380 kV attraverso un territorio densamente abitato o in unica alternativa lungo una via paesaggisticamente riconosciuta patrimonio mondiale dell'umanità dall'UNESCO non appare rientrare interamente negli scopi di un progetto che vuole essere riconosciuto dal succitato regolamento;

---

<sup>1</sup> 30% nelle giuste condizioni.

- lo stesso regolamento rileva come ostacolo alla realizzazione di progetti l'opposizione da parte del pubblico a nuovi progetti di interesse europeo, certamente progetti equivalenti che non interessino zone densamente abitate piuttosto che paesaggi inviolati incontrerebbero minor resistenza da parte del pubblico; ci si riferisce in tal caso alla possibilità di realizzare il progetto secondo percorsi alternativi lungo vie già percorse e paesaggi oramai rovinati. In particolare il progetto 26.A102 ossia la nuova tratta dell'interconnessione Italia-Austria nel corridoio E167 se dalla centralina di Ponte nelle Alpi-polpet proseguisse lungo il percorso dell'autostrada, la quale ha già rovinato il paesaggio della zona denominata "fadalto" distruggendone il comparto turistico dell'area, piuttosto che seguire nuove linee attraversando i territori comunali di Belluno, Limana e Trichiana, che tanto stanno operandosi per un efficace rilancio turistico delle aree per rispondere alla crisi del manifatturiero ed evitare lo spopolamento delle aree montane (allo stesso modo di quanto accaduto appunto nella zona del "Fadalto"), il risultato della realizzazione della nuova linea potrebbe essere perseguito ottenendo uno sviluppo sostenibile parallelamente alla protezione dell'ambiente;
- al punto 22 delle premesse del regolamento si osserva come "Nonostante l'esistenza di regole consolidate per la partecipazione del pubblico ai processi decisionali in campo ambientale sono necessarie ulteriori misure per assicurare i livelli più elevati possibile di trasparenza e di partecipazione del pubblico per tutte le questioni importanti nel processo di rilascio delle autorizzazioni per i progetti di interesse comune"; il processo di presentazione del progetto 26.A102 ossia la nuova tratta dell'interconnessione Italia-Austria nel corridoio E167 appare andare in verso contrario al senso delle succitate parole, ne è un chiaro esempio il protocollo di intesa siglato da TERNA con i comuni di Ponte nelle Alpi, Soverzene e Belluno in cui l'azienda nasconde la realizzazione di una nuova linea 380 kV sotto le spoglie di una riqualificazione delle linee esistenti;
- il punto b del comma 1 dell'art. 4 prevede che i progetti di interesse comune presentino "prospettive di sostenibilità economica, sociale e ambientale"; il progetto 26.A102 ossia la nuova tratta dell'interconnessione Italia-Austria nel corridoio E167 nella tratta che attraversa il comune di Belluno certamente manca della sostenibilità sociale ed ambientale. La grande attenzione di diversi comitati zonali che si preoccupano delle radiazioni che emetterebbero le nuove linee previste in prossimità dei fabbricati abitati così come la delibera n° 35/2013 di iniziativa popolare approvata dal consiglio comunale il 17/06/2013 dimostrano l'insostenibilità sociale ed ambientale del progetto;
- deve quindi essere applicato il comma 7 dell'art. 5 secondo il quale "Un progetto di interesse comune può essere rimosso dall'elenco di progetti di interesse comune a livello di Unione ai sensi della procedura stabilita nella seconda frase dell'Articolo 3, paragrafo 1, se: l'inclusione nell'elenco di cui all'Articolo 3, paragrafo 1, è basata su un'informazione errata che ha rappresentato un fattore determinante per la decisione" poiché le prospettive di sostenibilità mirano unicamente all'aspetto economico-finanziario tralasciando la parte sociale ed ambientale;
- visto quindi il comma 5 dell'art. 8 "In relazione agli impatti ambientali di cui all'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva 92/43/CE e all'articolo 4, paragrafo 7, della direttiva 2000/60/CE, i progetti di interesse comune vengono ritenuti di interesse pubblico e possono essere considerati di "rilevante interesse pubblico", a condizione che vengano soddisfatte tutte le condizioni previste in tali direttive", per i succitati motivi, il progetto 26.A102 ossia la nuova tratta dell'interconnessione Italia-Austria nel corridoio E167 non può considerarsi né di interesse pubblico né tantomeno di rilevante interesse pubblico. Non si ritiene quindi giustificata l'applicazione di alcuna agevolazione normativa all'iter procedurale del progetto;
- il comma 2 dell'art. 10 richiede che "tutte le parti coinvolte nel processo di rilascio delle autorizzazioni si attengono ai principi per la partecipazione pubblica stabiliti al punto 2 dell'allegato VI", quindi "Le parti interessate, coinvolte in un progetto di interesse comune, comprese le autorità interessate, i proprietari terrieri e i cittadini che vivono nelle vicinanze del sito del progetto, il grande pubblico e le loro associazioni, organizzazioni o gruppi, vengono ampiamente informati e consultati in una fase preliminare e in maniera aperta e trasparente. Qualora opportuno, l'autorità competente sostiene attivamente le attività intraprese dal promotore del progetto"; l'iter del progetto 26.A102 ossia la nuova tratta dell'interconnessione Italia-Austria nel corridoio E167 non ha certamente seguito questi dettami, ne è lampante dimostrazione la nascita di comitati spontanei in differenti anni successivi alla stipula del protocollo di intesa; a dimostrazione del fatto che tutti i cittadini che vivono nelle vicinanze del sito del progetto non sono stati ampiamente informati e consultati in una fase preliminare in maniera aperta e trasparente;
- il comma 3 dell'art. 10, rimandando all'allegato VI definisce quali siano le informazioni minime necessarie che devono essere fornite alle rappresentanze indicate al comma 2:

- il concetto di "partecipazione" del pubblico comprende almeno informazioni su:
  - a) parti interessate coinvolte e interpellate;
  - b) misure previste;
  - c) termine ultimo;
  - d) risorse umane destinate ai rispettivi compiti

tali informazioni risultano tuttora pressochè sconosciute al grande pubblico ed alle loro associazioni, l'iter procedurale del progetto 26.A102 ossia la nuova tratta dell'interconnessione Italia-Austria nel corridoio E167 risulta perciò evidente manchevole di trasparenza e partecipazione, altra buona ragione per rimuovere il progetto, cos' come formulato attualmente, dall'elenco dei progetti di interesse comune.

### **Valutato che:**

il progetto depositato a luglio 2013, erroneamente denominato integrativo, appare invece quale un nuovo progetto unitamente alle dovute osservazioni, per manifestare il nostro assoluto dissenso dobbiamo sollevare i seguenti vizi procedimentali:

#### **1. Violazione dell'art. 1 sexies del D.L. n. 239/2003 convertito L. 290/2003**

L'art. 1 sexies, terzo comma, del D.L. n. 239/2003 prevede espressamente che "l'autorizzazione di cui al comma 1 è rilasciata a seguito di un procedimento unico svolto entro il termine di 180 giorni nel rispetto dei principi di esemplificazione e con le modalità di cui alla legge 07/08/1990 n. 241". Il successivo IV comma prevede che "nel caso in cui, secondo la legislazione vigente le opere di cui al presente articolo siano sottoposte a valutazione d'impatto ambientale (V.I.A.), l'esito positivo di tale valutazione costituisce parte integrante e condizione necessaria del procedimento autorizzatorio. L'istruttoria si conclude una volta acquisita la V.I.A. o, nei casi previsti, acquisito l'esito della verifica di assoggettabilità V.I.A. e, in ogni caso, entro il termine di cui al comma III."

Nel caso di specie la richiesta di autorizzazione ex art. 1 sexies è stata depositata da TERNA il 16/03/2011 ed in data 27/08/2011 il Ministero dello Sviluppo Economico ha comunicato l'avvio del relativo procedimento e tutti i pareri richiesti sono stati resi all'inizio del 2012. Successivamente la Commissione Nazionale di Valutazione di Impatto Ambientale, nell'ambito dell'attività istruttoria relativamente al procedimento già avviato, con nota in data 07/11/2012 e la Regione Veneto - UC Valutazione Impatto Ambientale con nota in data 27/11/2012, hanno richiesto integrazione dello studio d'impatto ambientale.

TERNNA nel presentare la documentazione integrativa ha predisposto il progetto e la valutazione impatto ambientale, trasformandolo nel progetto di opere che interessano un territorio completamente diverso rispetto a quello precedentemente considerato, il cui progetto non può certo considerarsi integrativo del precedente, ma a tutti gli effetti un **nuovo progetto** il cui iter deve seguire la vigente normativa.

In particolare questo nuovo progetto presentato da TERNA, in quanto diverso da quello indicato nel protocollo d'intesa, dovrebbe essere preceduto da una nuova istanza di autorizzazione ex art. 1 sexies del D.L. n. 239/2003, per consentire a tutti gli Enti, ancor prima di avviare la procedura di V.I.A., di esprimere i propri pareri, che investono tutti i vari aspetti (e non solo ambientali), che un Ente territoriale esponenziale deve considerare e coordinare, quali ad esempio quello urbanistico, sanitario, economico-sociale.

Va in ogni caso avviato un nuovo procedimento essendo trascorso il termine perentorio di 180 giorni per la definizione prevista dal citato art. 1, III comma cit.

#### **2. Eccesso di potere per illogicità e sviamento.**

Il protocollo d'intesa sottoscritto dalle parti in data 31/03/2009 chiarisce in modo inequivocabile gli obiettivi che dovrebbe perseguire la razionalizzazione della nuova rete di trasmissione elettrica prevista nel progetto in esame (*come specificato all'art. 2, "il progetto di razionalizzazione oggetto del presente accordo*), ha come prima azione l'ampliamento della stazione elettrica di Polpet, la realizzazione dei nuovi raccordi aerei tra questi e i nuovi elettrodotti a 220 kV e 132 kV, ed è finalizzato anche a ridurre la pressione ambientale su contesti urbani edificati o edificabili dovuti alla rete elettrica esistente sul territorio dei Comuni di Soverzene, Ponte nelle Alpi e Belluno tralasciando però l'abitato di Limana in cui l'attuale elettrodotto insiste in prossimità di molte abitazioni nonché in vicinanza di una scuola elementare.

Infatti il progetto in esame sotto il profilo ambientale a causa della scelta di utilizzare la classe 380 kV per le componenti ed i parametri di progettazione dei nuovi tratti di elettrodotto che

partono da Polpet e si dirigono a nord verso Lienz e a sud verso Scorzè:  
- comporta impatti non accettabili in quanto esageratamente sproporzionati per il territorio interessato/attraversato in relazione alle esigenze esplicitamente dichiarate da TERNA, andando ad incidere, con sostegni e strutture "apparentemente" inutilmente sovradimensionate, le pendici del Colle del Nevegal. Queste ultime connotano paesaggisticamente la Valbelluna ed in particolare le vedute panoramiche da Belluno verso il "Colle" rappresentano lo stesso paesaggio quale grande teatro di immagini, di memoria e di identità locale identificandolo in un unico grande irrinunciabile iconema;

impedisce l'utilizzo di sistemi e soluzioni che permettono la mitigazione degli impatti territoriali. Infatti l'interramento almeno di parte dell'elettrodotto [se non tutto] in analogia a quanto progettato in comune di Ponte nelle Alpi, fornirebbe il vantaggio di garantire i futuri ammodernamenti dell'intera direttrice, assicurando il perseguimento dell'obiettivo già enunciato dalla deliberazione che ha portato alla sottoscrizione del protocollo d'intesa con TERNA.

Delle due, l'una:

**a)** qualora la realizzazione della linea "a mezza costa" sia stata effettivamente prevista per perseguire gli obiettivi indicati, i costi economici ed ambientali per la sua realizzazione risulterebbero comunque sproporzionati rispetto agli obiettivi dichiarati, che si possono raggiungere

- realizzando il semplice progetto, di gran lunga di impatto minore, che subito dopo l'attraversamento del Piave in località Andreane si interrompa ricollegandosi alle linee esistenti in prossimità del confine comunale prima dell'abitato di Sagrogn e all'interno delle fasce ipotizzate nel protocollo d'intesa sottoscritto nell'anno 2009, come evidenziato nell'allegato 1) alla presente deliberazione;
- spostando e/o interrando gli elettrodotti A.T. ed A.A.T. nelle cui fasce di rispetto [determinate sulla base del DPCM 08/07/2003 e del D.M. 29/05/2008 e successive modifiche ed integrazioni] risultano attualmente esistenti aree di gioco per l'infanzia, ambienti abitativi, ambienti scolastici e luoghi adibiti a permanenza di persone non inferiori a quattro ore, oltre che aree individuate dalla pianificazione urbanistica vigente come zone territoriali omogenee A,B,C,D e F;

**b)** qualora invece l'esecuzione di questo nuovo tracciato rappresenti un primo stralcio di una nuova ed importante rete di trasmissione (come del resto osservato dalla stessa Commissione V.I.A. con nota del 07/11/2012, punto 1 pag. 2) lo stesso non potrà essere approvato, dovendo essere esaminato congiuntamente al progetto unitario, dell'importante nuova rete distributiva che potrebbe non essere approvato o comunque interessare un diverso sedime.

E bene ricordare che il Comune di Belluno ha espresso chiaramente con la deliberazione n. 35/2013 la contrarietà al realizzo di elettrodotti di valenza internazionale e/o potenziamento di quelli esistenti con tensione oltre i 220 Kv.

Qualora venisse comunque dimostrata la necessità di tale opere, pur contro la volontà del territorio, va considerato che la realizzazione di questo primo stralcio, mascherato come "razionalizzazione della rete esistente", potrebbe influire negativamente sugli scenari di futuro sviluppo, che è opportuno siano valutati in modo unitario, senza che risulti già realizzato uno stralcio, del tutto avulso dal progetto di razionalizzazione della rete esistente e che necessariamente andrebbe a condizionare scelte future.

### **3. Contrasto dell'opera con la destinazione urbanistica, il contesto paesaggistico e gli obiettivi di sviluppo del Nevegal.**

Nella relazione paesaggistica di progetto, viene sottolineato come si sia "preso in considerazione quanto stabilito dalla Convenzione Europea del Paesaggio (CEP - Firenze 20/10/2000), all'interno di un quadro di riferimento unitario della pianificazione paesaggistica regionale, in attuazione dell'articolo 144 del Codice dei beni culturali e del paesaggio". In tal senso, tale riferimento non può che tradursi in azioni concertative con la popolazione che riconosce il paesaggio come "... parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni." (Capitolo 1, art. 1 lettera a).

TERNA si avvale invece di questo riferimento per dimostrare che, essendo superato l'approccio dei soli termini estetici e vedutisti cui facevano riferimento le leggi del 1939, e aggiunto dalla Convenzione anche i paesaggi di carattere produttivo, è da ponderarsi diversamente l'impatto che l'opera ha sul paesaggio stesso. E' invece bene sottolineare che, se è vero che la nuova concezione si libera del solo approccio estetico/vedutista, lo è altrettanto l'imprescindibile relazione che ogni trasformazione deve avere con il valore che il contesto assume nella riconoscibilità e nel portato identitario che l'ambiente assume per chi vi abita.

Il progetto, nonostante una ampia relazione analitica che dovrebbe rimarcare la delicatezza e l'eccezionalità del luogo in cui si opera e che riguarda tutto il corso del tracciato ipotizzato, non ha minimamente indagato del valore che questo contesto assume per le popolazioni che vi vivono tanto da non prevedere nessuna prassi partecipativa e di condivisione.

Tale mancanza è rilevante perché viene meno la risposta a quanto definito dal nostro quadro giuridico in materia di pianificazione territoriale ed energetica, infatti non a caso nel PTRC (art. 49) e nel PTCP (art. 46) l'esecuzione di opere pubbliche di interesse statale, restano disciplinati dalle relative norme di carattere generale, comprese quelle dettate dall'art.81 del D.P.R. n.616/1977.

In tal caso la realizzazione degli interventi avviene con le modalità e l'osservanza degli specifici atti convenzionali stipulati a tal proposito dalla Regione con l'amministrazione statale interessata, previa intesa con gli Enti Locali direttamente interessati e con l'assoggettamento alla valutazione di impatto ambientale o di compatibilità ambientale, quando prevista dalla norma vigente.

In virtù di tali dettati normativi previsti dal PTRC e dal PTCP, appare evidente che le caratteristiche dell'impianto progettato, in classe 380 kV con la promessa di esercirlo a 220 kV (si noti che non è solo una questione di materiali e tecnologie costruttive utilizzate, ma della progettazione, verifica e realizzazione di un vero e proprio tratto di elettrodotto 380 kV nel mezzo di una direttrice 220 kV), pone serie preoccupazioni inerenti la valenza che lo stesso potrebbe assumere in futuro, fatto su cui TERNA non ha fornito adeguate giustificazioni come richiesto anche dalla CT-VIA/VAS.

Nel PTRC – Variante n. 1 - con valenza paesaggistica recentemente adottato vengono identificati gli Ambiti di Paesaggio con efficacia ai sensi dell'art. 45 ter, comma 1, della LR n.11/2004, e ai sensi dell'art. 135, comma 2, del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio. In particolare il territorio provinciale bellunese è stato suddiviso in ambiti cui in futuro saranno dedicati specifici Piani d'Ambito.

L'ambito interessato dal progetto TERNA è lo 05 Valbelluna e Feltrino, e nello specifico la zona della cosiddetta "mezza-costa Nevegal". L'area è caratterizzata dalla nota stazione invernale che è oggetto di una nuova ipotesi di sviluppo sostenibile e di strategie di rivitalizzazione volte alla qualità dell'abitare, all'economia del sistema locale e alla promozione turistica. Perché questo accada serve un'adeguata valorizzazione culturale, ambientale e paesaggistica e una limitazione dei rischi che potrebbero compromettere irrimediabilmente questo processo. Per il valore paesaggistico che quest'area assume e per le potenzialità ancora inesprese in termini di sviluppo turistico sostenibile e consapevole, devono essere esclusi inserimenti di nuove grandi opere infrastrutturali che ne compromettono la qualità e le potenzialità.

Si ritiene opportuno evidenziare alcuni caratteri della zona che ci sembra debbano essere maggiormente rimarcati per valutare sia le future azioni di valorizzazione sia quelle di limitazione degli interventi che possono comprometterne lo sviluppo e la qualità, partendo dai contenuti del PTCP vigente. Il significato che il PTCP da particolari luoghi, definiti iconemi "elementi costitutivi del territorio che, per il rilevante carico simbolico intrinseco o per la frequenza con cui si presentano nel loro insieme, costituiscono la sua identità". Il PTCP dà indirizzi precisi ai Comuni affinché adeguino il proprio strumento urbanistico "garantendo che le nuove previsioni non compromettano le condizioni di visibilità tutelando le direttrici visive di maggiore sensibilità, nonché punti panoramici che offrono visuali dei luoghi di rilevanza paesaggistica e identitaria".

In tal senso il Nevegal assume un indiscusso valore nel sistema delle visuali che si aprono sull'intera Valbelluna e sulle Dolomiti, riconosciute dall'UNESCO patrimonio mondiale dell'Umanità, uno dei Siti a cui il PTRC da particolare attenzione. Non a caso tutta la mezzacosta del Colle Nevegal può considerarsi "la terrazza sulle Dolomiti". Luogo privilegiato da cui si possono osservare la Gusela del Vescovà e il Monte Schiara, eccellenze e parti importanti del patrimonio UNESCO.

Si segnala altresì la presenza di alcuni biotopi degni di nota ma non ancora riportati nelle documentazioni nazionali e regionali (tra questi quello di Pedecastello) nelle prossimità del tracciato e molto importanti per la funzionalità della rete ecologica di cui i biotopi costituiscono nodo e che dovranno essere oggetto di ridefinizione e tutela da parte del Comune.

Nel valutare la componente di impatto paesaggistico, TERNA, per ogni elemento identificato nelle tavole del PTCP e del PTRC afferenti al paesaggio e al sistema ambientale sostiene che "*Il progetto, nel rispetto del piano, va a minimizzare l'impatto paesaggistico. In particolare si minimizza l'impatto in quanto verranno dismesse delle reti elettriche esistenti a favore di una migliore gestione dell'energia e della rete elettrica in se. Ciò comporta sicuramente un minor impatto visivo rispetto alla situazione distributiva attuale degli elettrodotti*". Tale valutazione è inequivocabilmente riduttiva e assente di argomentazioni. Non è pensabile infatti ritenere minimizzato un impatto perché, in alcune tratte del progetto vengono eliminate tratte di linee esistenti. Non vi può essere infatti una compensazione tra le linee tolte e quelle inserite sia per le considerevoli differenze di altezza e dimensioni tra quelle tolte e quelle inserite, sia perché le prime riguardano solo una parte del progetto presentato. Per quanto riguarda il territorio del Comune di Belluno e nello specifico nella parte del colle Nevegal sono solo inseriti nuovi tracciati.

Il PTCP individua infatti nella Tav. C.4 "Sistema insediativo e infrastrutturale" ed elenca i centri storici di antica formazione. Come era già riportato dalla relazione paesaggistica del primo progetto TERNA : " La morfologia dei territori è messa in risalto dalla forma degli insediamenti, i centri sono tra loro collegati dalla viabilità minore che offre talvolta situazioni di elevata panoramicità; emergenze architettoniche puntuali quali ville e edifici di culto completano il peculiare quadro paesaggistico." I centri storici di Sossai, Cirvoi e Caleipo costituiscono parte di questa armatura e devono essere considerati ambiti di pregio in tal senso.

La relazione paesaggistica non restituisce con coerenza il loro portato e l'influenza del profilo elettrodotto.

Le analisi percettive che dovrebbero dimostrare la nulla interferenza del tracciato sono approssimative e considerano solo una visuale per ogni luogo, guardandosi bene dal dare una effettiva lettura del sistema delle visuali interessate dal progetto. Non si considerano i sistemi dei percorsi, le visuali continue o i punti panoramici interessati. Ci si limita con una resa assolutamente parziale e fuorviante a riportare fotografie che minimizzano la qualità dello spazio e le sue potenzialità panoramiche toccate dalla vista dell'elettrodotto. Non compare a tal proposito negli elaborati un rendering complessivo o quantomeno comprendente il "sistema" del paesaggio interessato, riducendo il tutto a piccoli spazi visuali che ne mortificano il valore e non ne restituiscono il senso complessivo. Ancora più insignificante a tal fine la dimostrazione che l'allontanamento dell'osservatore dall'oggetto ne diminuisce l'impatto non essendo più visibile ad occhio nudo dopo una certa distanza.

Gli obiettivi irrinunciabili di sviluppo socio-economico del comprensorio del Nevegal sono stati oggetto anche di recente osservazione al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottato dalla G.R.V. con deliberazione del 17/02/2009 n. 327 - Variante parziale n. 1 con attribuzione della valenza paesaggistica adottata dalla G.R.V. con deliberazione del 10/04/2013 n. 427 pubblicata sul B.U.R. Del 03/05/2013 n. 39 .

Il Colle del Nevegal è interessato da ipotesi progettuali centrate sulla valorizzazione del paesaggio e su azioni mirate a sviluppare tutte le potenzialità legate al turismo sostenibile oltre che alla qualità della vita degli abitanti, appare significativamente importante la valorizzazione paesaggistica affinché il turismo si estenda a tutto l'arco dell'anno e non solo al periodo invernale citando proprio del Nevegal il capitolo degli obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica preliminari del P.T.R.C.- Allegato B3, Documento per la Pianificazione Paesaggistica - Obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica preliminari ai Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito, al punto 29: "Qualità ambientale e paesaggistica delle stazioni invernali.

Il colle della Nevegal è peraltro interessato da ipotesi progettuali centrate sulla valorizzazione del paesaggio e su azioni mirate a sviluppare tutte le potenzialità legate al turismo sostenibile oltre che alla qualità della vita degli abitanti. Allo stesso modo l'amministrazione del comune di Belluno ha impostato una politica fortemente improntata sulla rivitalizzazione turistica dell'intero territorio. Ne è un chiaro esempio la recente attivazione del primo "albergo diffuso" della Regione Veneto; questo in particolare vuole e può divenire un vertice di attrazione turistica in una valle che punta lo sguardo sulla città cresciuta sul conoide del suo torrente che scende dal monte Schiara e sui prospicienti colli del Nevegal e del Visentin. La zona può divenire un importante recettore turistico non solo perché si trova alle porte del Parco delle Dolomiti Bellunesi ma anche perché oltre ad essere posizionata lungo l'alta via n°1 si trova anche nella parte finale della porzione montuosa del tragitto pedestre Monaco-Venezia. Scendere dal monte Schiara per proseguire l'altavia sino all'ultimo rifugio del col Visentin, vedendo, ad esempio, Belluno e la sua valle tagliata da un'opera imponente, quale potrebbe essere un elettrodotto a 380kV, non sarebbe un bel biglietto da visita in un'ottica di sviluppo turistico della zona. Su tali presupposti di sviluppo l'area, caratterizzata dalla nota stazione invernale che oggi, anche a causa di fattori climatici, rischia un forte declino ed è oggetto di una nuova ipotesi di sviluppo sostenibile e di strategie di rivitalizzazione volte alla qualità dell'abitare, all'economia del sistema locale e alla promozione turistica.

Perché questo accada serve un'adeguata valorizzazione culturale, ambientale e paesaggistica e una limitazione dei rischi che potrebbero compromettere irrimediabilmente questo processo. Gli indirizzi per la zona del Nevegal dovrebbero quindi andare nella direzione di limitare l'inserimento di nuove grandi opere infrastrutturali dal carattere tecnologico che non hanno diretta funzionalità al recupero e alla valorizzazione del territorio, ma che addirittura ne compromettono la qualità ambientale, la salubrità e le potenzialità limitando l'eventuale processo di sviluppo in un contesto territoriale che merita di essere salvaguardato.

#### **4. contrasto dell'opera con la destinazione urbanistica, e con gli obiettivi di sviluppo dell'aeroporto.**

Il Comune di Belluno, intendendo garantire la sicurezza delle attività di volo e del territorio,

nonché sostenere e favorire la riorganizzazione e lo sviluppo dell'Aeroporto Arturo dell'Oro di Belluno, da alcuni anni ha avviato una serie di studi e progetti, partecipando e promuovendo incontri con le Direzioni dell'E.N.A.C., oltre che con gli altri Soggetti Pubblici e Privati che hanno sede e operano con diverse attività nell'infrastruttura, pervenendo in data 12/05/2009 all'approvazione del Piano di Rischio Aeroportuale e concludendo l'elaborazione delle cartografie Limitazioni e Ostacoli.

Sulla base di tali strumenti, è stato redatto il Master Plan dell'Aeroporto, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale del 30/05/2011 n. 25 ; strumento urbanistico guida con il quale sono stati definiti l'assetto infrastrutturale e planivolumetrico, la viabilità dell'Aeroporto e delle aree edificabili ricadenti nella zona "F.AE - Aeroporto", poste tra la via Caduti XIV Settembre 1944 e la pista.

L'ipotizzato attraversamento aereo dell'elettrodotto, vista la particolare morfologia dei luoghi, l'assetto e l'orientamento della pista dell'Aeroporto, costituirà un elemento di forte impatto risultando un ostacolo, ancorché al limite della quota inferiore del piano di atterraggio, che inciderà non poco sulle attività di volo. Nella normalità ciò potrà essere contenuto nei limiti di rischio che ogni attività di volo comporta, ma la situazione potrà aggravarsi con particolari situazioni meteo o emergenze, potendo diventare di fatto - con le conseguenze disastrose - una "rete di cavi" che intrappola il velivolo.

Va evidenziato che - a parte l'attività sportiva e turistica di volo - l'Aeroporto essendo al margine della estesa catena montuosa della Alpi, costituisce una infrastruttura di rilevanza strategica nella gestione delle emergenze in caso di calamità naturali, permettendo i collegamenti anche con velivoli di caratteristiche maggiori di quelli normalmente in uso.

Non da ultimo va considerata la crescente attitudine della zona dell'aeroporto di Belluno ad area dedicata al paracadutismo. Tale attività ha portato sempre di più negli anni un incremento della valenza turistico-sportiva del territorio bellunese. L'ipotizzato attraversamento aereo dell'elettrodotto sarà in tal senso un potente freno verso qualsiasi ipotesi di sviluppo dell'area e comporterà necessariamente un regresso causa la pericolosità che tale opera comporterebbe.

L'aeroporto di Belluno, oltre alla sua tradizione (il prossimo anno si svolgerà la 25ma edizione della tappa di coppa del mondo di paracadutismo di precisione), sta avendo sempre maggior appeal da visitatori/paracadutisti di tutto il Mondo. Il panorama delle Dolomiti, unito alla posizione logisticamente strategica, in quanto vicino alla Slovenia, Austria, Svizzera, dove si effettuano le altre tappe della coppa del mondo, e' ormai diventata tappa fissa di moltissimi team. Quest'anno sono state presenti per un mese intero due squadre del Qatar, che sono venute ad allenarsi. A detta di tutti gli atleti che partecipano alla World Cup, la competizione di Belluno, non ha eguali e la realizzazione dell'elettrodotto, oltre ad essere uno scempio dal punto di vista ambientale, recherebbe danni economici ingenti, per tutta l'area.

### **Evidenziato che:**

- lo studio di impatto ambientale di TERNA giustifica la non scelta dell'opzione zero adducendo motivazioni tecnico economiche:

"La mancata realizzazione degli interventi di sviluppo oggetto del presente procedimento autorizzativo, implicherebbe un mancato beneficio (costo del non fare) valutabile in termini di:

- mancata produzione da fonte idrica efficiente, per circa 50 MW, ed un utilizzo di risorse produttive non efficienti;
- mancata riduzione delle perdite di rete, per circa 40 GWh all'anno, con un impatto negativo sull'obiettivo di
- una maggiore efficienza della rete elettrica."

Considerando per eccesso il costo medio europeo dell'energia elettrica pari a 90 €/MW ciò si traduce in una mancata vendita equivalente a 4500 € ed una perdita equivalente a 360000 € annui.

Tali cifre decisamente risibili considerati i costi possibili correlati alla realizzazione di un nuovo elettrodotto.

- parlando della stazione di Polpet lo studio prevede <<Tale sezione sarà raccordata mediante due brevi raccordi, ad altissima tensione, all'attuale elettrodotto 220 kV "Soverzene - Lienz" realizzando i nuovi collegamenti "Polpet - Lienz", "Polpet - Vellai", "Polpet - Scorzè" e "Polpet - Soverzene".>> a dimostrazione del fatto che tale studio non può essere considerato razionalizzazione ma deve essere considerato un nuovo progetto poiché l'insieme dei nuovi progetti Polpet-Lienz e Polpet-Scorzè altro non sono che una nuova linea ad altissima tensione Italia-Austria;
- secondo la legislatura corrente: le grandi infrastrutture devono essere preferibilmente fatte ove ve ne siano già delle altre. In tal senso si ravvisa la possibilità di non offendere ulteriormente il territorio di montagna, essendovi la possibilità di seguire una via che ha

già pesantemente contribuito a distruggere il comparto turistico di una valle. La valle in questione è quella del Fadalto e la via è l'autostrada. L'autostrada sarebbe inoltre più diretta e più corta;

- spostare la nuova linea 380kV lungo la direttrice del fadalto avrebbe anche come beneficio la possibilità di utilizzare l'impianto idroelettrico del Fadalto-Lago di Santa Croce come accumulo di energia prodotta da fonti rinnovabili utilizzando gli impianti in senso inverso (ossia ripompando acqua nel lago);
- questa opera viola gli art. 9 e 32 della Costituzione. (art. 9: La Repubblica [...] Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della nazione. art. 32: La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività.);
- parlando della stazione di Polpet lo studio prevede <<Tale sezione sarà raccordata mediante due brevi raccordi, ad altissima tensione, all'attuale elettrodotto 220 kV "Soverzene - Lienz" realizzando i nuovi collegamenti "Polpet - Lienz", "Polpet - Vellai", "Polpet - Scorzè" e "Polpet - Soverzene".>> a dimostrazione del fatto che **tale studio non può essere considerato razionalizzazione ma deve essere considerato un nuovo progetto** poiché l'insieme dei nuovi progetti Polpet-Lienz e Polpet-Scorzè altro non sono che una nuova linea ad altissima tensione Italia-Austria;
- fra gli strumenti di pianificazione è considerato il piano energetico regionale del Veneto, in fase di revisione e valutazione delle osservazioni pervenute; da notare a tal proposito le osservazioni all'art. 32 che, da più parti del Veneto, richiedono: "E' necessaria sia la revisione e ridefinizione dei criteri di pianificazione e gestione delle reti verso il modello Smart Grid, basato su uno stretto connubio tra energia e tecnologie abilitanti ICT (es. smart meter), sia il potenziamento e l'ammmodernamento delle reti elettriche di trasmissione e distribuzione. ... Le nuove linee elettriche dovranno essere realizzate interrate tutte le volte che il contesto urbano lo permetta, evitando il più possibile la realizzazione di nuovi elettrodotti con linee aeree";
- sono pervenute in regione Veneto diverse osservazioni al nuovo PTRC, provenienti dal territorio bellunese ed insistenti sulla necessità di salvaguardare il paesaggio di un territorio divenuto patrimonio UNESCO;
- l'analisi costi benefici del progetto non tiene in considerazione né i costi sociali legati alle malattie generate da elettrosmog né i benefici apportati da una opera progettata e costruita considerando la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività;
- la razionalizzazione della rete di distribuzione deve considerare l'attuale situazione della rete e migliorarla in prima istanza nella tutela della salute del cittadino, evidenziando quindi le criticità quali ad esempio quelle riportate nell'allegato 1;
- i Progetti devono essere realizzati utilizzando tavole regionali ufficiali e non tavole rielaborate dalla società proponente. E deve essere predisposta la vinca su ogni biotopo;
- nella carta della naturalità si fa riferimento solo alle zone sic più vicine all'intervento. In realtà l'impatto del macrocantiere, che prevede la realizzazione di strade di servizio, deve essere considerato nella sua totalità valutando anche le zone sic più lontane;
- in tutte le tavole, il cantiere e i tracciati di progetto devono essere sempre messi in relazione con la tavola Rete ecologica;
- mancano indicazioni sul ripristino dei luoghi e la dismissione delle strade di cantiere una volta realizzata l'opera;
- le componenti identificate dalla Direttiva VAS e confermate dal D.Lgs. 152/2006, potenzialmente interessate dagli interventi previsti dal PdS 2011 sono le seguenti:
  - qualità ambientale del territorio:
    - beni paesaggistici;
    - paesaggio
    - beni architettonici, monumentali e archeologici;
    - suolo e acque;
    - vegetazione, flora, fauna, biodiversità.
  - fattori che possono avere effetti sulla popolazione e sulla salute umana:
    - campi elettromagnetici;
    - rumore;
    - emissioni di inquinanti in atmosfera.
  - contributi al cambiamento climatico a livello globale:
    - emissioni di gas climalteranti in atmosfera;
- lo studio del parlamento europeo sui danni alla salute, "Elettrosmog, tutti i rischi secondo la UE" (Nota STOA 05/2001);

- l'interramento di lunghe tratte di elettrodotto è certamente possibile, come dimostrato dalla nuova linea che collegherà la stazione elettrica di Piossasco a quella di Grand'Isle in Savoia: 190 km di elettrodotto interrato;
- **secondo il "principio di precauzione"** va preferita la soluzione meno impattante per territorio e cittadini;

**contemplando le seguenti osservazioni alle tavole allegate al progetto:**

- tavola delle emergenze geologiche ed idrauliche.  
Osservazione: La tavola dimostra che la linea evita le zone ad emergenze di carattere idrogeologico e di pericolosità idraulica. Si ritiene che tutte le tavole analitiche debbano essere approfondimenti di studi ed analisi ufficiali contenuti in piani quali il ptrc il ptcp e che non possano essere il risultato di analisi della ditta proponente.
- Carta delle alternative di progetto. La tavola dimostra che l'alternativa di progetto alla linea individuata è peggiore della linea (viola). La variante peraltro riguarda un solo tratto in variante nella zona più ad ovest in posizione più alta rispetto alla valle.  
Osservazione: si osserva che l'alternativa di progetto non è realmente percorribile e sembra essere fatta più per motivi burocratici che per vera ricerca di alternative.
- Tav. Cantiere - organizzazione piste ed aree di cantiere il cantiere segnala la ricostruzione delle linee esistenti da 132 V, il riciclaggio di linee aeree da 220 V a 132 V, la costruzione della linea 220kV di cui ai progetti sopraindicati in un'area vasta di progetto delimitata da ambito che comprende l'intera valle inclusi i centri abitati che sono compresi fra le due linee esistenti e di progetto (macrocantieri).  
Osservazione 1: La tavola poco leggibile include un cantiere di base la cui dimensione non è indicata in quanto rappresentato da simbolo rettangolare non individuato in mappa; all'interno del perimetro di megacantiere ( l'intera area interessata dalle progettualità) non sono individuati i movimenti veicolari il traffico l'impatto acustico e quant'altro inclusi i tempi.  
Osservazione 2: diverse zone di micro cantiere si trovano su ambedue le dorsali. I micro cantieri relativi alla linea esistente, sembrano essere posizionati su strada principale esistente non adiacente alla linea esistente, ma parallela ad essa. I micro cantieri, relativi alla dorsale linea di progetto sono individuati su sentiero parallelo alla linea stessa ma non sottostante. Questo è il tipico cantiere che serve per realizzare una infrastruttura come questa elettrica trasforma il sentiero in un camionabile e scavando materiale e diventando prima una cava cielo aperto e poi una . nuova strada voluta probabilmente dai comuni. Si chiede quindi di verificare i movimenti di terra la tempistica il progetto di ricomposizione ambientale e di effettuare via e vinca del cantiere e della strada di progetto.
- Tav. Litologica, geomorfologica, . evidenzia la presenza di calcari e detriti fluviali ovvero presumibilmente marna e ghiaia ottimi materiali per le escavazioni.  
Osservazione: Si specifichi nel progetto quanto sarà l'ammontare in mc di materiale scavato e se ci sarà la possibilità di ricomposizione anziché di fare un'altra strada, sia pur condivisa dai comuni e si sottoponga a VIA e Vinca la cantieristica prevedendo il progetto di ricomposizione. Si ritiene che tutte le tavole analitiche debbano essere approfondimenti di studi ed analisi ufficiali contenuti in piani quali il ptrc il ptcp e che non possano essere il risultato di analisi della ditta proponente.
- Tav. Carta della naturalità: non si sa chi abbia compilato questa tavola della naturalità. Ma la tavola comprende varie classi naturalità che vanno dal valore nullo al valore elevato. La linea esistente c'è già e per quello che si vede non sono previste compensazioni di impatto tanto che resta aerea ed il cantiere è sulla strada; per la linea in variante ( direi raddoppio) essa si inoltra attraverso tutte le classi di naturalità. Su questa tavola non si vede l'impatto della cantieristica che come abbiamo visto con tutta probabilità prevede una strada ( credo camionabile e per farla movimenti di terra (chiamiamoli cave!!). grave difetto di questa tavola è che non sono riportati i vincoli di progetto del ptrc 1992 e di quello attuale ed anche del PTCP se ne ha ed eventuali sic o zps le individuazioni a parco se ci sono o altri tipi di tutela ecc. Si ritiene che tutte le tavole analitiche debbano essere approfondimenti di studi ed analisi ufficiali contenuti in piani quali il ptrc il ptcp e che non possano essere il risultato di analisi della ditta proponente
- Tav. Pedologica tratta da Carta pedologica del Veneto la linea attraversa suoli prevalentemente calcarei. Anche qui è riportata la linea e non la strada di cantiere che è quella che fa escavazioni . se sono in suolo calcareo c'è da sospettare....attraversa anche zone fluviali ghiaiose e anche qui c'è da sospettare!! Si ritiene che tutte le tavole analitiche debbano essere approfondimenti di studi ed analisi ufficiali contenuti in piani quali il ptrc il ptcp e che non possano essere il risultato di analisi della ditta proponente
- Tav. Uso del suolo due tavole non si sa dove è stata presa questa tavola non sembra ricavata da quelle ufficiali, la legenda risulta illeggibile quindi non ci si può esprimere. Categorie

forestali ( carta regionale dei tipi forestali) da qui risulta evidente che la linea in variante attraversa boschi di diversi tipi la strada di cantiere come al solito non è segnata ma sembra costeggiare i boschi leggermente più a nord.

- CARTA DEI VALORI VEGETAZIONALI (FLORA): non si comprende da dove sia derivata questa tavola anche qui dovrebbe essere indicata la strada di cantiere e la carta dovrebbe essere fra quelle ufficiali Corinne, ecc...insomma l'origine dei dati delle tavole non può essere discrezionale. Non si capisce se sia stata usata questa tavola per l'elaborazione della tav naturalità. Si ripetono quindi le critiche relative alla tav naturalità. Queste sono particolarmente rilevanti in quanto la rete ecologica regionale e la normativa regionali in relazione all'impatto dei progetti rispetto a sic e zps od altre zone protette prevede una serie di valutazioni tra cui la valutazione di incidenza, non necessaria in altri casi.

Si nota che i valori vegetazionali floristici determinano ed hanno determinato l'individuazione dei sic e zps .

(es la tavola montagna del PTRC adottato indica particolare valenza alla zona Il Piave ed i suoi territori; la tavola adalal Biodiversità inoltre individua nei pressi di ponte delle alpi diverse aree nucleo che si stendono con fascia continua da ponte delle alpi fino a Belluno ed in forma isolata ad est di ponte delle Alpi. Detti ambiti possono non essere compresi nell'area macrocantiere in oggetto tuttavia la distanza dal macrocantiere non è molta e quindi va fatta la VINCA documento che diviene indispensabile in quanto il progetto per la cantieristica e per il numero di micro cantieri è definibile macrocantiere e quindi quantificato come tale dovrebbe provvedere agli obblighi di legge ) vedi <http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/vinca>.

Si richiede che le progettualità vengano evidenziate sulle mappe regionali o su approfondimenti delle stesse magari in collaborazione con i musei di storia naturale ed avere dati ufficiali non elaborazioni dei progettisti. Si ritiene che sia necessaria la VINCA e forse anche la VIA. Questo sembra esser particolarmente importante in quanto Ponte delle Alpi è interessato da i seguenti SIC e ZPS:

Ponte nelle Alpi: [IT3230025](#), [IT3230027](#), [IT3230047](#), [IT3230083](#), [IT3240024](#)

E Belluno dai seguenti:

[IT3230025](#), [IT3230044](#), [IT3230045](#), [IT3230083](#), [IT3230088](#), [IT3240024](#)

Si ritiene che tutte le tavole analitiche debbano essere approfondimenti di studi ed analisi ufficiali contenuti in piani quali il ptrc il ptcp e che non possano essere il risultato di analisi della ditta proponente

- Valori Fauna: si richiamano le stesse osservazioni precedenti. Anche in questo caso si trova la tavola che indica valore faunistico da 1-6, da 7-12 ecc. Questo è un modo anomalo di rappresentare la tavola che va per habitat e specie alcune delle quali hanno determinate zps. Quindi da questa tavola non si può dedurre né l'origine dei dati né il significato né l'impatto del progetto sugli habitat animali. Si ribadisce la necessità di individuare SIC ZPS nel complesso ed i valori naturalistici regionali e non solo i sic delle immediate vicinanze.

Si richiede che le progettualità vengano evidenziate sulle mappe regionali o su approfondimenti delle stesse magari in collaborazione con i musei di storia naturale ed avere dati ufficiali non elaborazioni dei progettisti. Si ritiene che sia necessaria la VINCA e forse anche la VIA.

Si ritiene che tutte le tavole analitiche debbano essere approfondimenti di studi ed analisi ufficiali contenuti in piani quali il ptrc il ptcp e che non possano essere il risultato di analisi della ditta proponente.

- Carta dei valori eco sistemici: si ribadiscono le osservazioni di cui sopra. Questa tavola riporta valori dall 1 all'VIII, ma non riferisce la fonte dei dati ufficiali Si ritiene che tutte le tavole analitiche debbano essere approfondimenti di studi ed analisi ufficiali contenuti in piani quali il ptrc il ptcp e che non possano essere il risultato di analisi della ditta proponente. Si chiede che vengano riportate le reti ecologiche e del PTCP e del PTRC con evidenziazione delle zone nucleo e dei corridoi biologici nonché dei fiumi con alto valore naturalistico e paesaggistico.
- Tav. Natura 2000 la mappa riposta Sic e Zps nelle immediate vicinanze delle linee. Osservazione: si ritiene che l'estensione dell'impatto riguarda un insieme di biotopi che costituiscono i capisaldi di una rete ecologica segnalata dal ptrc anche attraverso le zone nucleo collegate fra loro da altre zone costituenti la rete ecologica. Si noti che l'impatto dell'intervento è dato dal megacantiere che è molto vasto e non dall'impatto di singoli interventi che non considerano la cantieristica.
- Tav. Ecosistemi. Osservazione: si richiede sempre che le elaborazioni avvengano non su speculazioni della ditta propositrice, ma su dati ufficiali e che detta tavola venga sostituita dalla tav. rete ecologica regionale della regione Veneto per valutare la necessità di Via e Vinca. Si chiede che vengano riportate le reti ecologiche e del PTCP e del PTRC con evidenziazione delle zone nucleo e dei corridoi biologici nonché dei fiumi con alto valore

naturalistico e paesaggistico. Si richiede che le progettualità vengano evidenziate sulle mappe regionali o su approfondimenti delle stesse magari in collaborazione con i musei di storia naturale ed avere dati ufficiali non elaborazioni dei progettisti

#### **Ritenuto di:**

- rimarcare che le caratteristiche dell'impianto progettato, in classe 380 kV con la promessa di esercirlo a 220 kV (si noti che non è solo una questione di materiali e tecnologie costruttive utilizzate, ma della progettazione, verifica e realizzazione di un vero e proprio tratto di elettrodotto 380 kV nel mezzo di una direttrice 220 kV), pone serie preoccupazioni inerenti la valenza che lo stesso potrebbe assumere in futuro, fatto su cui TERNA non ha fornito le giustificazioni richieste dalla CT-VIA/VAS con la citata nota del 07/11/2012 che recitava "*il Proponente debba fornire tutti gli elementi documentali e progettuali necessari (sviluppi della rete, stato del progetto di trasformazione della rete a 380 kV, rapporto tra questi e gli interventi previsti nel progetto, ecc. ecc.) al fine di escludere che tali opere possano essere considerate come: "frazionamento" di una unica opera.*"
- rimarcare altresì l'indicazione, già espressa anche dal comune di Belluno nella delibera n. 35/2013 inerente alla contrarietà alla realizzazione nel territorio comunale di nuovi elettrodotti di valenza internazionale e/o al potenziamento di linee esistenti con tensione superiore ai 220Kv;
- non poter prescindere dall'aspetto conoscitivo degli sviluppi infrastrutturali della rete AT di TERNA sul territorio comunale e provinciale legando lo stesso a qualsiasi futuro atto autorizzativo o protocollo di intesa con la medesima Società;
- non poter prescindere dall'impatto sulla salute delle persone che un elettrodotto AAT può comportare.

#### **Tutto quanto sopra premesso si chiede agli enti preposti:**

- 1) di considerare le premesse parte integrante delle osservazioni e richieste;
- 2) di **dare atto che** le presenti osservazioni costituiscono apporto collaborativo al fine di esperire tutti gli approfondimenti progettuali necessari per addivenire ad una proposta progettuale che soddisfi appieno le richieste del territorio su cui si va da operare;
- 3) di **non poter prescindere dall'impatto sulla salute** delle persone che un elettrodotto AAT può comportare;
- 4) di **rimarcare** che le caratteristiche dell'impianto progettato, in classe 380 kV con la promessa di esercirlo a 220 kV (si noti che non è solo una questione di materiali e tecnologie costruttive utilizzate, ma della progettazione, verifica e realizzazione di un vero e proprio tratto di elettrodotto 380 kV nel mezzo di una direttrice 220 kV), pone serie preoccupazioni inerenti la valenza che lo stesso potrebbe assumere in futuro, fatto su cui TERNA non ha fornito le giustificazioni dalla CT-VIA/VAS con la citata nota del 07/11/2012 che recitava "*il Proponente debba fornire tutti gli elementi documentali e progettuali necessari (sviluppi della rete, stato del progetto di trasformazione della rete a 380 kV, rapporto tra questi e gli interventi previsti nel progetto, ecc. ecc.) al fine di escludere che tali opere possano essere considerate come: "frazionamento" di una unica opera.*";
- 5) di **non poter prescindere dall'aspetto conoscitivo degli sviluppi infrastrutturali della rete AT** di TERNA sul territorio comunale e provinciale legando lo stesso a qualsiasi futuro atto autorizzativo o protocollo di intesa con la medesima Società;
- 6) di **sollevare i vizi procedimentali**, per le motivazioni indicati nelle premesse, relativi a:
  - Violazione dell'art. 1 sexies della legge del D.L. n. 239/2003;
  - Eccesso di potere per illogicità e sviamento;
  - Contrasto dell'opera con la destinazione urbanistica, il contesto paesaggistico e gli obiettivi di sviluppo di Nevegal;
  - Contrasto dell'opera con la destinazione urbanistica e gli obiettivi di sviluppo dell'aeroporto;

- 7) che **per la razionalizzazione della rete** di trasmissione nella media Valle del Piave si proceda:
- in prima istanza a **spostare e/o interrare** gli elettrodotti A.T. ed A.A.T nelle cui fasce di rispetto [determinate sulla base del DPCM 08/07/2003 e del D.M. 29/05/2008 e successive modifiche ed integrazioni] risultano attualmente esistenti aree di gioco per l'infanzia, ambienti abitativi, ambienti scolastici e luoghi adibiti a permanenza di persone non inferiori a quattro ore, oltre che aree individuate dalla pianificazione urbanistica vigente come zone territoriali omogenee A,B,C,D e F;
  - a valutare per la linea e 380Kv alternative di progetto quali:
    - l'utilizzo del corridoio autostradale della A/27 e della A/28 che consentirebbero di raggiungere le stazioni di Cordignano e Venezia Nord;
    - per quanto riguarda i territori comunali di Belluno e Limana, l'interramento lungo il percorso della futura bretelle di Levego, l'attraversamento del col Cavalier con linea interrata, la prosecuzione della linea lungo la disabitata e nascosta valle del cicogna (allegato 2)
    - subordinatamente a realizzare il semplice progetto, di gran lunga di impatto minore, che subito dopo l'attraversamento del Piave in località Andreane si interrompa ricollegandosi alle linee esistenti in prossimità del confine comunale prima dell'abitato di Sagrogn e all'interno delle fasce ipotizzate nel protocollo d'intesa sottoscritto nell'anno 2009;
  - a prevedere eventuali attraversamenti del Piave con metodologie che non impattino in alcun modo né con la salute pubblica né con i possibili sviluppi turistici della zona;
  - nel caso in cui si prevedano dismissione e conseguente demolizione di tratte di elettrodotto definire chiaramente i tempi di realizzazione e ripristino del territorio
- 8) di **dare atto che le presenti osservazioni costituiscono apporto collaborativo** al fine di esperire tutti gli approfondimenti progettuali necessari per addivenire alla proposta progettuale che soddisfi appieno le richieste del territorio su cui si va da operare;

Il trattato di Aarhus, recepito anche dall'Italia, afferma che le popolazioni hanno il diritto di esprimere la propria opinione e che questa deve essere vincolante. Esorto dunque gli enti preposti, a tenere in debito conto le osservazioni provenienti dal territorio, nel rispetto dei comuni, della volontà popolare e della legislazione vigente.



ALLEGATO 1

Alcune delle situazioni che la razionalizzazione della rete di trasmissione dovrebbe considerare



