



*Studio **ALIA***

Razionalizzazione della rete elettrica di alta tensione nelle aree di Venezia e Padova

Terna Rete Italia

OSSERVAZIONI Prime indicazioni

Giovanni Campeol

Gruppo di lavoro

Cristina Benvegnù, Lorella Biasio, Silvia Foffano, Ariano Mantuano

maggio 2017

PREMESSA

Il presente documento evidenzia in modo sintetico le principali criticità riscontrate negli elaborati denominati “Studio di Impatto Ambientale (SIA)” e “Relazione Paesaggistica”.

Si ritiene utile sottolineare, ai fini della comprensione delle osservazioni di seguito riportate, che il processo di valutazione ambientale deve rispettare tre fondamentali postulati, ovvero essere:

- **logico**, in quanto deve presentare precise fasi di lavoro tra loro consequenziali, dall’analisi alla stima delle trasformazioni e al giudizio di compatibilità ambientale;
- **razionale**, in quanto l’attribuzione di giudizi di valore deve avvenire sulla base di criteri esplicitati, condivisi e dimostrabili;
- **coerente**, in quanto non deve presentare contraddizioni tra l’apparato analitico e i giudizi di valore attribuiti alle trasformazioni.

1. Verifica dell’attendibilità tecnico-scientifica dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) nelle sue tre fasi processuali

1.1. Quadro di riferimento programmatico

Il SIA elaborato da Terna, nel caso dei comuni provvisti dello strumento pianificatorio denominato Piano di Assetto del Territorio (PAT), ha analizzato solo la tavola dei “Vincoli” tralasciando quella della “Trasformabilità”, strumento fondamentale per comprendere le strategie urbanistiche.

Ne consegue che il progetto di Terna non affronta in modo completo e corretto questo aspetto fondamentale del SIA, in particolare rispetto ai seguenti aspetti:

- la tutela del paesaggio prevista dai coni ottici individuati, ad esempio, dai PAT dei comuni di Saonara e di Vigonovo.

In particolare, l’art. 65 del PAT di Saonara afferma:

“1. Il PAT individua in tavola 4 i più significativi coni visuali relativi ad ambiti di particolare pregio paesaggistico-ambientale.

2. Gli indirizzi da seguire nella formazione del PI sono i seguenti:

- *il PI integrerà le individuazioni operate dal PAT e ne preciserà la localizzazione.*
- *i coni visuali potranno essere di due tipi : Aperti e Puntuali. [...]*
- *il PI determinerà la distanza in cui l’edificazione sarà da vietare, considerando il vertice in cui viene posto il cono visuale e l’angolo ad esso assegnato;*
- *gli eventuali volumi da realizzare potranno essere edificati al di fuori della linea che si ottiene prolungando i segmenti che delimitano il cono visuale fino alla distanza considerata, valutando attentamente anche l’intorno di tali coni visuali al fine di non pregiudicarlo con interventi che alterino l’insieme paesistico del sito;*

3. In particolare, in presenza di edifici tutelati e/o da tutelare il cono dovrà garantire la loro visione, anche attraverso la creazione di spazi aperti e nel caso di aree urbane e quelle ad edificazione diffusa, anche con zone per servizi pubblici non edificabili. Sono comunque fatte salve le norme di appartenenza dell’edificio con valori architettonici.

4. Nelle aree con valori di interesse paesaggistico agricolo ed ambiti da riqualificare, eventuali nuove costruzioni, qualora ammissibili, non dovranno in alcun modo interferire con il cono visuale.”

Ancora, l’art. 35 del PAT di Vigonovo afferma:

“Il P.A.T. prevede la salvaguardia delle vedute panoramiche dei principali beni sottoposti a tutela dalle presenti norme.

Il P.I., oltre ad individuare ulteriori coni visuali di interesse paesaggistico nell'intero territorio comunale, dispone un'apposita normativa volta a:

- a. salvaguardare le prospettive, attenendosi alle direttive di cui all'art.16 inerenti i contesti figurativi;*
- b. evitare l'interferenza di infrastrutture o manufatti tecnologici (antenne di telefonia mobile, cabine, tralicci e linee elettriche, ecc.), di insegne e cartelloni pubblicitari e rilevanti modificazioni dell'assetto viario storico al fine di non compromettere la pubblica percezione del bene sottoposto a tutela;*
- c. conservare e valorizzare i coni visuali anche mediante la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali funzionali ad un itinerario storicoculturale e paesaggistico;*
- d. verificare la qualità architettonica degli insediamenti interessati dai coni visuali-paesaggistici mediante il controllo delle altezze dei fabbricati, il corretto uso dei materiali, la sistemazione degli spazi scoperti, la regolamentazione per l'installazione di cartelli pubblicitari e di reti tecnologiche.”*

- la tutela dei valori presenti nell'area in cui è prevista la realizzazione della nuova stazione elettrica Malcontenta. A tal proposito, il PAT di Venezia definisce l'area in cui va a collocarsi la nuova stazione elettrica come area *“preferenziale per interventi di riqualificazione ambientale, di riforestazione e di ricostruzione del paesaggio agrario”*, in una posizione contigua all'esistente stazione elettrica individuata come *“opera incongrua”*.

L'art. 28 delle NTA del PAT di Venezia afferma che *“Il PAT segnala una serie di opere ritenute incongrue sotto il profilo della compatibilità ambientale o della compatibilità funzionale o di degrado rispetto all'ambiente circostante. [...]”*

L'art. 39 dichiara che nelle aree preferenziali per interventi di riqualificazione ambientale, riforestazione e ricostruzione del paesaggio agrario sia necessario promuovere *“[...] una serie di interventi che possano comprendere sia la formazione di aree boscate pubbliche tramite la ricostruzione della flora arboreo-arbustiva degli ambienti boschivi di pianura, come misura di difesa idrogeologica, di funzione bioecologica e ambientale, sia quella di aree boscate produttive private, sia la formazione di filari di alberi e di siepi, sia la ricostruzione del paesaggio agrario tradizionale basato per lo più sul modello del “campo chiuso” [...]”* con l'obiettivo di *“[...] elevare il grado di naturalità del territorio [...]”*.

Lo stesso articolo continua affermando che *“[...] Tali aree, poste generalmente a margine degli insediamenti antropici, delle infrastrutture e corsi d'acqua, hanno anche funzione di cintura urbana verde. Tali aree svolgono il ruolo di base di appoggio per la transizione lungo i corridoi ecologici, ma anche per la possibile ricolonizzazione del territorio antropizzato. In tali ambiti sono promossi gli interventi nel rispetto delle norme di pianificazione forestale. [...]”*;

Terna attua un approccio progettuale tutt'altro che raffinato sia nella realizzazione delle linee elettriche che della nuova stazione elettrica, in quanto non tiene conto della pianificazione urbanistica comunale.

Il SIA, pertanto, è incompleto per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico e non è in grado di dimostrare la piena coerenza del progetto con la strumentazione urbanistica dei comuni coinvolti.

1.2. Quadro di riferimento progettuale: alternative progettuali

Terna non analizza ne' valuta in modo comparato una vera alternativa di progetto, in quanto quella individuata come *“teorica alternativa”* non è null'altro che il Progetto del 2008, bocciato dal Consiglio di Stato nel 2013 (quindi un *“non progetto”* e, pertanto, non utilizzabile come valida alternativa).

Terna si concentra nel proporre nel SIA una sola ipotesi progettuale scartando a priori, ad esempio, l'ipotesi di interrimento, così come richiesto espressamente tra l'altro dalla Regione Veneto, con lettera al

Ministero dello Sviluppo Economico del 31.01.2017, a firma dell'Assessore allo "Sviluppo economico ed energia" Roberto Marcato (documento depositato agli atti della Commissione VIA Regionale del 3 maggio 2017).

La necessità di rispondere al principio di precauzione e all'utilizzo delle BAT (Best Available Techniques), ovvero l'impiego delle migliori tecniche disponibili nel mercato, avrebbe dovuto caratterizzare la redazione del SIA nell'individuazione delle alternative.

In questo caso, la migliore tecnologia possibile è il cavo interrato. Essa è anche quella che risponde in modo adeguato al principio di precauzione, soprattutto in campo sanitario.

Terna, di contro, dichiara espressamente, così come ricavabile dal verbale della Commissione VIA Regionale del 3 maggio 2017, di ritenere a suo avviso non fattibile la linea in cavo, per cui ha deciso in modo apodittico di non prendere in considerazione questa alternativa.

Trattasi di una posizione facilmente confutabile dal punto di vista tecnico e scientifico, in quanto la stessa Società ha realizzato molte linee elettriche in cavo anche da 380kV, come il "Nodo toscano", la linea "Turbigo-Rho", la linea "Piemonte Savoia", etc.

Va ricordato che il progetto presentato nel 2008, sempre relativo alle tratte Dolo-Camin e Fusina – Malcontenta, prevedeva la realizzazione delle seguenti linee a 380kV in cavo interrato (evidenziate nella immagine di seguito riportata):

"(C4) realizzazione dei seguenti elettrodotti nel Comune di Venezia (VE):

- **elettrodotto in cavo a 380 kV** "S.E. Fusina 2 – S.E. Malcontenta" della lunghezza di circa 6,7 km;
- tratto di **elettrodotto in cavo a 380 kV**, della lunghezza di circa 4,2 km, dalla stazione di transizione Romea alla S.E. Fusina 2 del futuro elettrodotto misto aereo/cavo a 380 kV "S.E. Dolo – Romea - S.E. Fusina 2";
- tratto di **elettrodotto in cavo a 380 kV**, della lunghezza di circa 2,5 km, dalla stazione di transizione Romea alla S.E. Malcontenta del futuro elettrodotto misto aereo/cavo a 380 kV "S.E. Malcontenta – Romea – S.E. Dolo";

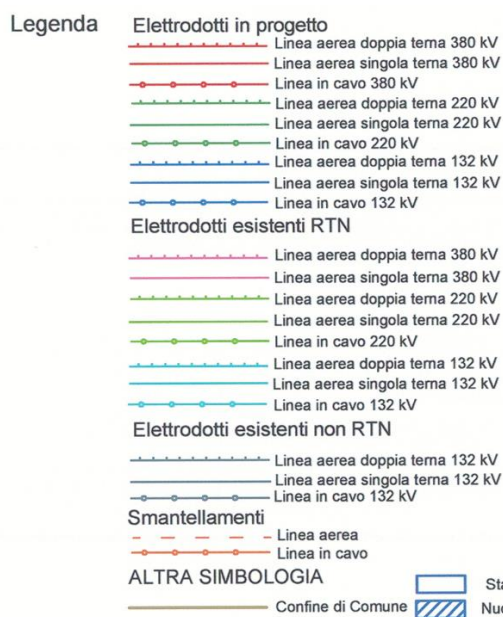
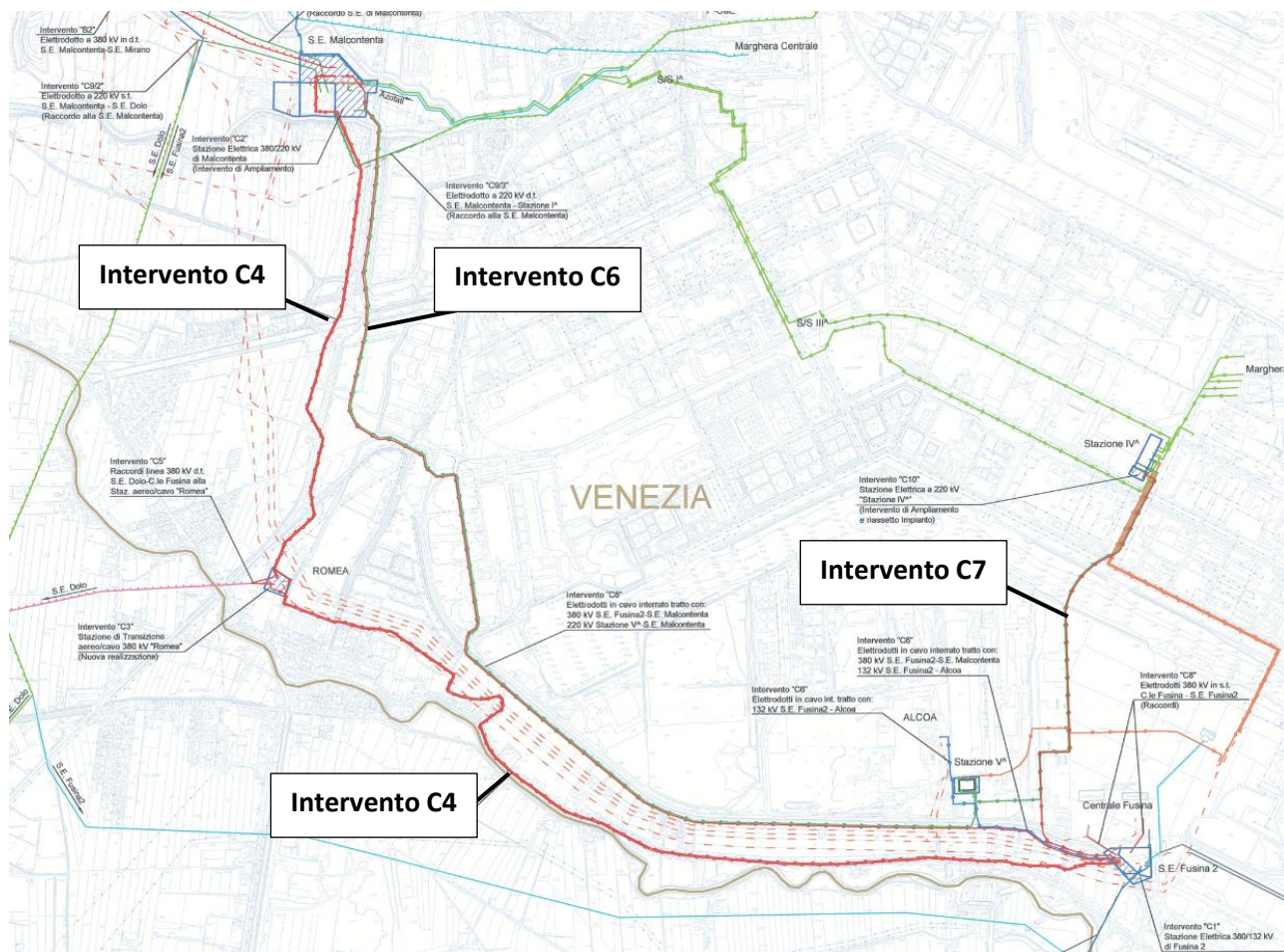
[...]

(C6) realizzazione dei seguenti elettrodotti nel Comune di Venezia (VE):

- **elettrodotto in cavo a 380 kV** "S.E. Fusina 2 – S.E. Malcontenta" della lunghezza di 6 km circa;
- elettrodotto in cavo a 220 kV "Stazione V – S.E. Malcontenta" della lunghezza di 5,4 km circa;
- elettrodotto in cavo a 132 kV "S.E. Fusina 2 - Alcoa" della lunghezza di 1,3 km circa;

(C7) realizzazione dei seguenti elettrodotti nel Comune di Venezia (VE):

- **elettrodotto in cavo a 380 kV** "Stazione IV - S.E. Fusina 2" della lunghezza di 2,2 km circa;
- elettrodotto in cavo interrato a 220 kV "Stazione IV – Stazione V" della lunghezza di 2 km circa;"



Stralcio tavola "Corografia area di intervento Malcontenta/Fusina "C" – Interventi previsti (progetto procedura 2008)

Nel caso del SIA in oggetto, Terna avrebbe potuto individuare nell'asse "infrastrutturale" dell'idrovia il sedime per la realizzazione della linea elettrica in cavo, atteso che oggi tecnologicamente è possibile utilizzare la tecnologia del cavo estruso XLPE, così come avviene in tutto il mondo (Italia compresa).

Il cavo interrato infatti avrebbe la possibilità di:

- annullare gli impatti sul paesaggio;
- diminuire di molto le fasce asservite alla linea stessa;
- abbassare di molto l'inquinamento elettromagnetico;
- annullare i rischi da incidente atmosferico;
- sopportare molto di più i sovraccarichi in linea rispetto al cavo aereo.

Infine, i costi di realizzazione della linea 380 kV in cavo interrato non sono molto superiori a quelli in aereo. Infatti una corretta valutazione "costi/benefici", che tiene conto dei "costi ombra" di natura ambientale e sociale, è in grado di dimostrare in modo inequivocabile l'elevata performabilità della realizzazione in cavo interrato.

Ne consegue che, dal punto di vista metodologico, il SIA è mancante di una parte fondamentale quale la valutazione comparata tra alternative, pertanto, esso non risponde ai disposti del D.Lgs 152/2006, art. 22, per quanto riguarda i contenuti dello Studio di Impatto Ambientale.

1.3. Quadro di riferimento ambientale

• Il modello valutativo

Pur a fronte della trentennale esperienza valutativa, dall'emanazione della prima Direttiva europea sulla Valutazione di Impatto Ambientale dei progetti (85/337/CEE) fino alle numerose norme applicative italiane, il SIA elaborato da Terna presenta un modello valutativo che:

- non stima in modo quantitativo gli impatti prodotti dal progetto;
- non definisce quale sia la soglia della compatibilità ambientale del progetto;
- non effettua valutazioni cumulative con altri progetti presenti nel medesimo ambito geografico, come il completamento e adeguamento dell'idrovia Padova Venezia.

Pertanto, il modello valutativo adottato da Terna, a fronte dell'evoluzione delle discipline accademiche che da molti anni hanno evoluto la capacità di stimare gli impatti ambientali, si dimostra del tutto inefficace.

Va enfatizzato che Terna, nonostante l'annullamento del decreto VIA del 02/02/2010 da parte del Consiglio di stato avvenuto nel 2013, non ha previsto l'eliminazione dei basamenti lungo l'idrovia esistente costruiti nel periodo tra il 2010 e il 2013. Questo fatto è molto grave in quanto non rispetta una sentenza della magistratura amministrativa.

Tale atteggiamento di Terna è giustificato sulla base della possibile non realizzazione dell'idrovia (come affermato dall'ing. Lorenzini di Terna durante la presentazione del progetto in Commissione VIA regionale il 3 maggio 2017).

Va tenuto conto che la maggior parte di questi basamenti già realizzati non sono utilizzabili dal nuovo progetto.

Terna applica tecniche di valutazione che non sono in grado di stimare in modo quantitativo gli impatti, non misurano la soglia della compatibilità e non effettuano la valutazione cumulativa con altri progetti presenti nel medesimo ambito geografico (stesso sedime). Ne consegue che il SIA è tecnicamente e scientificamente inattendibile.

• Componenti ambientali

Il SIA elaborato da Terna non indaga le componenti ambientali di seguito individuate.

- Inquinamento da ionizzazione dell'aria in relazione all'andamento dei venti dominanti.

Si riportano alcune riflessioni da parte della ULSS 9 di Treviso:

"[...] Le linee ad alta tensione producono, per effetto corona, nuvole di ioni elettricamente carichi [...] questi ioni possano aumentare la deposizione di inquinanti atmosferici sulla pelle e nelle vie aeree, incidendo in maniera potenzialmente negativa sulla salute.[...]"

Per quanto vi sia ad oggi una "[...] mancanza di un plausibile meccanismo specifico [...]" ciò "[...] non esclude la possibilità di effetti nocivi per la salute, ma richiede più solidi dati biologici ed epidemiologici [...]"

Il principio di precauzione suggerisce che la questione dell'inquinamento da ionizzazione in relazione anche dell'andamento dei venti dominanti, deve essere indagato da Terna.

– Inquinamento elettromagnetico

Il progetto della Linea elettrica Dolo-Camin a 380 kV, collocandosi in prossimità delle arginature dell'attuale e futura idrovia Padova-Venezia, investe in pieno, con la sua fascia di influenza, la viabilità ciclo-pedonale esistente e prevista lungo le arginature stesse.

Tenendo conto che la fruizione pubblica delle arginature può superare le 4 ore di permanenza continua, diviene fondamentale misurare il livello di interferenza elettromagnetica su questo ricettore (popolazione).

– Danno patrimoniale

La realizzazione di linee elettriche e di altre infrastrutture produce un danno patrimoniale al territorio per il fatto che le fasce asservite e quelle contermini perdono di valore economico.

A tal fine vi sono numerosi procedimenti legali che hanno avuto, e hanno ancora oggi, come oggetto la valutazione del valore di mercato di un immobile "sottoposto a servitù coatta".

Nel SIA non viene affrontata affatto la Componente ambientale "danno patrimoniale", per cui non è possibile comprendere quali siano i costi derivanti da questi tipo di danno, atteso che le comunità locali hanno già deciso di attivare una "class action" contro Terna.

Dal punto di vista metodologico Terna avrebbe dovuto affrontare i seguenti studi:

- analisi degli immobili direttamente asserviti e contermini al fine di definire le caratteristiche tipologico/formali, funzionali, lo stato di conservazione, etc.;
- stima del valore in senso lato, sia quello immobiliare che quello d'uso, di ogni manufatto;
- definizione del danno da risarcire.

Il SIA elaborato da Terna non analizza, quindi non valuta, la componente ambientale "danno patrimoniale" rendendo questo strumento valutativo poco efficace.

2. Relazione Paesaggistica

2.1 Livelli di tutela operanti sul contesto paesaggistico

La relazione paesaggistica, nel capitolo 3 “Livelli di tutela operanti sul contesto paesaggistico”, non tiene conto delle Tavole 4 “Carta della Trasformabilità” dei PAT dei vari comuni attraversati, nelle quali sono espressamente individuati i più significativi con visuali relativi ad ambiti di particolare pregio paesaggistico-ambientale.

2.2 La valutazione dell’impatto paesaggistico

- **Impatto sulla struttura del paesaggio**

La valutazione dell’impatto sulla struttura del paesaggio è contenuta in una tabella (n.33) nella quale non sono chiaramente esplicitati i criteri con i quali vengono assegnati i giudizi qualitativi (non significativo, molto basso, basso, medio, alto e molto alto) dell’impatto dei sostegni rispetto alla loro distanza dai beni storici strutturanti il paesaggio.

La scelta di una fascia di 500 m è del tutto autoreferenziale: perché non 600 m, 700 m o 1 km?

Inoltre, l’interferenza rispetto ai “tipi di paesaggio”, ai quali è stata assegnata una certa sensibilità al capitolo 2.4.2 della Relazione Paesaggistica, è risolta con la seguente affermazione: *“Pertanto si ritiene che lo stato attuale di riconoscibilità del paesaggio sia tale da tollerare l’interferenza prodotta dalla realizzazione dei nuovi elettrodotti aerei e l’ampliamento/rifacimento delle stazioni elettriche, mentre comporterà dei benefici significativi in seguito alla demolizione degli elettrodotti aerei esistenti.”*

Nello stesso capitolo emerge che i paesaggi interessati dalla realizzazione delle nuove linee e delle demolizioni *“sono in prevalenza di tipo agrario umido (17.22 km, 57 sostegni), seguito dal paesaggio fluviale (4.74 km, 8 sostegni) e complessi produttivi (3.41 km, 7 sostegni), mentre solo in misura marginale interessano paesaggi boschivi (0.20 km) [...] Per quanto riguarda gli interventi di rifacimento/ampliamento delle Stazioni Elettriche, questi interessano tipi di paesaggio a bassa o media sensibilità [...]”*

Dalle indicazioni di Terna sopra riportate, emerge che 8 sostegni sono localizzati in ambito fluviale, con sensibilità “molto alta”, ben 57 sostegni sono collocati in ambito “agrario umido”, che presenta sensibilità media, accentuata laddove non vi sono barriere vegetali, e una delle due stazioni si trova in ambito paesaggistico con sensibilità media.

Pertanto, l’affermazione di Terna secondo la quale l’interferenza prodotta dalla realizzazione dei nuovi elettrodotti aerei e il rifacimento delle stazioni possa essere **“tollerata”** dallo stato attuale di **riconoscibilità** del paesaggio non è corretta dal punto di vista metodologico e di tipo autoreferenziale.

Infatti, mancando una traduzione quantitativa delle analisi qualitative, è impossibile stabilire un giudizio appropriato della sensibilità paesaggistica.

Inoltre, il verbo “tollerare” è un termine improprio, come quello di “accettabile”, introdotto dalla Soprintendenza nel suo parere del 30/01/2017, che non è in grado di definire il livello di “compatibilità paesaggistica”, obiettivo di una Relazione paesaggistica.

La lettura paesaggistica di tipo strutturale, elaborata da Terna, è di tipo autoreferenziale e adotta criteri non esplicitati, pertanto il giudizio che il progetto sia “tollerabile” non trova alcuna giustificazione tecnico-scientifica.

- **Impatto sui caratteri visuali e percettivi del paesaggio**

Terna afferma di aver redatto la Relazione Paesaggistica *“secondo le specifiche dell’Allegato del D.P.C.M. del 12 dicembre 2005”*, tuttavia detta valutazione paesaggistica non applica le indicazioni e i criteri di valutazione di tale disposto normativo, che sono in grado, se correttamente applicati, di misurare dal punto di vista paesaggistico le trasformazioni *ex ante* ed *ex post* la realizzazione dell’intervento.

Per misurare le trasformazioni del paesaggio è necessario attivare tre livelli valutativi, di seguito descritti:

- Il primo livello individua le zone di influenza visiva attraverso la costruzione di una “carta della intervisibilità” necessaria per definire fino a che distanza è visibile il progetto;
- Il secondo livello individua gli ambiti di percezione visiva rappresentati attraverso coni ottici fotografici che indagano il “campo” e il “controcampo”;
- il terzo livello analizza la qualità paesaggistica dello stato di fatto (*ex ante*) e dello stato di progetto (*ex post*), reso attraverso fotosimulazioni, dei vari coni ottici indagati al fine di verificare la compatibilità paesaggistica del progetto con il contesto paesaggistico di riferimento. Detti coni ottici, inoltre, devono essere letti secondo tre piani visuali (primo piano, secondo piano e sfondo). La valutazione della trasformazione paesaggistica dovrebbe essere effettuata utilizzando almeno i criteri del D.P.C.M. 12.12.2005, attraverso l’applicazione di modelli quali-quantitativi.

Analizzando la Relazione paesaggistica elaborata da Terna, emerge quanto segue:

- Primo livello: le zone di influenza visiva

Nello studio, al paragrafo 5.4.1, si afferma che *“si considera la distanza di 100 metri come fascia di dominanza visuale relativa alle opere fuori terra. Per quanto riguarda la fascia di presenza visuale, si ritiene che per le caratteristiche delle opere in oggetto, gli effetti di intrusione sul paesaggio siano potenzialmente rilevanti sino alla distanza di 250 m da esse.”*

Tuttavia, al paragrafo 5.4.4.3 *“Indice di Impatto visuale (logica Fuzzy)”*, viene presentata la metodologia per la valutazione dell’impatto visuale delle opere, prendendo in considerazione altri parametri e altre distanze dell’osservatore dai sostegni, ovvero *“il valore b1 è la distanza della zona di “chiara visibilità” ossia la fascia intorno all’oggetto di studio entro la quale non si manifesta l’effetto di decadimento. Oltre questa zona la funzione di decadimento determina una diminuzione dell’impatto visuale, sino a raggiungere il 50% del suo valore alla distanza b2.”*

Nello stesso paragrafo, al fine di determinare il grado di impatto massimo in corrispondenza della fascia di “dominanza visuale” dei sostegni, che viene definita da Terna pari a 100 m, lo studio definisce come *“zona di chiara visibilità la fascia dei 50 metri da ciascun sostegno (b1), mentre il valore b2 è individuato alla distanza di 500 metri dai sostegni. Il medesimo criterio è applicato per la stima dell’impatto della stazione elettrica.”*

Nelle trattazioni di cui ai citati capitoli 5.4.1 e 5.4.4.3 si rilevano, pertanto, diverse ambiguità e incoerenze. In particolare:

- non vengono giustificate le fasce di “dominanza visuale”, pari a 100 m, e di “presenza visuale”, pari a 250 m;
- al di là dell’efficacia del metodo “Fuzzy” per la definizione dell’impatto visuale, ovvero della stima della progressiva diminuzione della percezione visuale dell’opera all’aumentare della distanza, non viene giustificata la scelta del valore del 50% come soglia di riferimento per una significativa percezione del progetto. In ogni caso, i risultati di questo metodo non trovano riscontro nelle successive fasi valutative, per cui non se ne coglie l’utilità.

Il primo livello viene affrontato da Terna in modo illogico, non razionale e non coerente, e non trova alcuna correlazione nelle fasi metodologiche successive.

– Secondo livello: la scelta degli ambiti di percezione visiva e la rappresentazione degli impatti

Dalla Relazione paesaggistica non emerge in modo chiaro la localizzazione dei punti vista scelti, per i quali viene condotta la valutazione di cui alle tabelle al paragrafo 5.4.2.

Terna pubblica solo alcuni fotoinserimenti, fatto che non permette di rendere espliciti gli impatti visivi del nuovo progetto e confrontare, quindi, i giudizi di valore espressi nelle tabelle valutative adottate.

Il secondo livello viene affrontato in modo approssimativo, senza alcun criterio giustificativo sulla scelta dei coni ottici e con simulazioni fotografiche solo di alcuni casi.

– Terzo livello: la valutazione

Per quanto riguarda la valutazione, i giudizi di valore (Basso, Medio, Alto) non sono supportati da valutazioni né qualitative né tantomeno quantitative, condotte sulla base di criteri esplicitati e, quindi, condivisibili. Per questo, le valutazioni assumono un carattere del tutto autoreferenziale.

Tale approccio valutativo si dimostra alquanto incoerente con quanto affermato all'inizio del capitolo 5.4 dello studio, nel quale Terna afferma che *“La valutazione dell’impatto visivo è un’operazione da svolgere con particolare attenzione, trattandosi di un tema facilmente soggetto al prevalere del punto di vista del valutatore. Per evitare questo si utilizza un approccio il più possibile oggettivo e condivisibile.”*

L’unico “criterio” adottato, infatti, è quello della distanza delle opere dall’osservatore: *“Per quanto riguarda l’incidenza visiva delle opere fuori terra, le modificazioni dell’assetto percettivo, scenico e panoramico relativo alle nuove opere sono evidentemente relazionate alla distanza dell’osservatore da esse, in quanto l’ingombro visivo e il grado di intrusione dei manufatti diminuiscono con l’aumentare della distanza dell’osservatore. Oltre a ciò è necessario tenere conto del fondale su cui si colloca l’opera, e quindi della sua capacità di assorbimento visuale, della sensibilità paesaggistica degli elementi posti nelle vicinanze, della presenza di eventuali landmark visivi che possano attirare lo sguardo dell’osservatore.”*

Queste considerazioni, che sono condivisibili, tuttavia, non trovano applicazione. Infatti, esse non vengono mai utilizzate da Terna nelle valutazioni di cui alle tabelle dei paragrafi 5.4.2, 5.4.3 e 5.4.4.5, che tengono solamente in considerazione la posizione del progetto rispetto ad alcuni luoghi scelti.

Pertanto, in assenza di criteri secondo i quali condurre una valutazione, non sono giustificati i giudizi espressi nelle valutazioni di cui ai paragrafi 5.4.2 “[Sintesi degli impatti dai] luoghi di frequentazione statica”, 5.4.3 “Sintesi degli impatti con riferimento ai Percorsi di fruizione dinamica”, e 5.4.4.5 “Tabella 37 – Sintesi del bilancio di impatto visuale dei sostegni da costruire e demolire”.

Tali valutazioni non sono motivate, sono tra loro difficilmente correlabili e soprattutto non contengono i criteri di valutazione indicati dal DPCM 12.12.2005, di seguito elencati:

- *diversità: riconoscimento di caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici;*
- *integrità: permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi);*
- *qualità visiva: presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.;*
- *rarietà: presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari;*
- *degrado: perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali.*

Anche il terzo livello viene affrontato in modo approssimativo e senza una corretta analisi e valutazione delle trasformazioni del paesaggio prima (ex ante) e dopo (ex post) la realizzazione dell'intervento attraverso criteri consolidati nella norma.

3.3 Le mitigazioni

Rispetto alle mitigazioni paesaggistiche proposte per Villa Sagredo, si ritiene importante sottolineare come Terna non affronti le seguenti questioni fondamentali dal punto di vista paesaggistico:

- è stato verificato solo il livello di interferenza che il progetto genera rispetto a chi fruisce il Bene, ovvero il suo proprietario e gli ospiti della villa (ristorante e convegni), non anche rispetto a chi fruisce il Bene da un'area pubblica, come ad esempio l'idrovia. Il fotoinserimento elaborato dal punto di ripresa S14a, elaborato da Terna, ne è l'esempio. Il paesaggio, infatti, deve essere interpretato come "campo" e "controcampo";



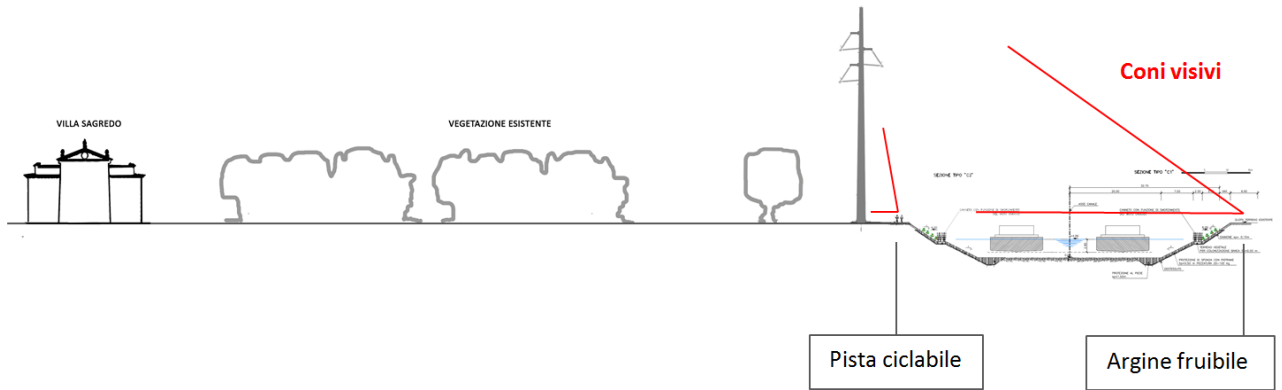
Se le misure mitigative possono in qualche modo, appunto, mitigare la visione dell'elettrodotto da parte di chi fruisce il Bene, dall'altra tali mitigazioni sono ininfluenti per la popolazione che, percorrendo gli argini dell'idrovia e la viabilità esistente, può osservare la villa che è un Bene pubblico (altrimenti non sarebbe tutelata).

- non è stato considerato l'impatto cumulativo dato dalla realizzazione dell'elettrodotto e dell'idrovia Padova-Venezia.

Tale opera idraulica, per il suo funzionamento, necessiterà della ripulitura delle sponde, oggi abbondantemente caratterizzate da vegetazione di tipo ripariale che scherma in parte i nuovi sostegni (come visibile nella simulazione precedentemente riportata, effettuata da Terna).

In realtà, una volta realizzato il progetto di completamento dell'idrovia, i sostegni saranno pienamente visibili dal pubblico che potrà frequentare le arginature e la viabilità che sovrappassa l'idrovia.

Di seguito si presenta una sezione di progetto dell'idrovia in corrispondenza di Villa Sagredo e del sostegno n.30, nella quale si osserva l'eliminazione delle specie arboree nella parte interna degli argini:



Terna, al paragrafo 7.4.3.2 della Relazione paesaggistica, propone l'integrazione della fascia riparia esistente lungo l'Idrovia Padova-Venezia, "[...] a scopo di rinaturalizzazione e di mascheramento visuale mediante:

- taglio robinie e amorfa (*Robinia pseudacacia* e *Amorpha fruticosa*);
- piantagione di specie arboree ed arbustive ripariali (con messa a dimora sul 50% della superficie per la conservazione della vegetazione esistente)
- conservazione vegetazione ripariale esistente (*Populus alba*, *Salix alba*, *Acer campestre*, ecc.)"

Tali interventi di mitigazione riguardanti la fascia riparia non possono essere realizzati in quanto incompatibili con le caratteristiche del progetto di completamento dell'idrovia.

Ne consegue che il progetto dell'elettrodotto aereo, quando si colloca lungo l'idrovia, sarà sempre direttamente visibile dalle arginature, dalla viabilità di attraversamento e probabilmente anche dalle abitazioni poste in prossimità dell'idrovia.

Le misure mitigative proposte da Terna, che riguardano le fasce boscate di mascheramento visuale poste tra il Bene e l'elettrodotto, possono ridurre l'interferenza visiva del progetto dal Bene stesso, ma non sono in grado di mascherare la visione dell'elettrodotto da parte della popolazione che percorre gli argini dell'idrovia e la viabilità esistente.

Inoltre, ai fini della visione di Villa Sagredo da parte della popolazione, tali mascheramenti possono produrre una perdita della visibilità del Bene stesso, nascondendo un valore pubblico tutelato dalla Legge.

Infine, Terna non ha considerato l'impatto cumulativo, di tipo paesaggistico, rispetto alla realizzazione dell'idrovia Padova-Venezia.

3.4 La valutazione complessiva

Nelle conclusioni della Relazione paesaggistica, Terna afferma: "Per quanto riguarda l'impatto visuale rispetto ai percorsi di fruizione dinamica, si segnala come di particolare sensibilità paesaggistica la viabilità di margine ai corsi d'acqua (inclusi i percorsi campestri), che costituisce elemento di particolare valore per la funzione ricreativa e per l'assetto insediativo-storico (Idrovia Venezia Padova, fiume Brenta, naviglio del Brenta).

Va pertanto segnalata la modifica dell'assetto percettivo, scenico e panoramico nel tratto tra i sostegni 28 e 29 dove l'intervento A1 attraversa i percorsi campestri sull'argine sinistro e destro del fiume Brenta.

Analogamente per quanto riguarda la fruizione dai percorsi di argine lungo l'idrovia Padova-Venezia, tra i sostegni 29 e 47, per un tratto di circa 4.6 km, con n. 4 cambi di sponda (sost. n. 31-32, 36-37, 41-42, 46-47)."

Tale valutazione, assolutamente condivisibile, viene smentita dall'affermazione conclusiva di Terna secondo cui *"Si ritiene nel complesso che lo stato attuale di riconoscibilità del paesaggio sia tale da tollerare l'interferenza prodotta dalla realizzazione dei nuovi elettrodotti aerei e l'ampliamento/rifacimento delle stazioni elettriche, soprattutto perché significativamente compensata dai benefici derivanti dalla demolizione degli elettrodotti aerei esistenti."*

Le stesse conclusioni dello studio paesaggistico elaborato da Terna mettono in luce l'incoerenza, la contraddittorietà e l'illogicità della valutazione in esso contenuta.