

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA
LEGGE OBIETTIVO N. 443/01**

PROGETTO DEFINITIVO

**LINEA AV/AC VERONA - PADOVA
SUB TRATTA VERONA – VICENZA
1° SUB LOTTO VERONA – MONTEBELLO VICENTINO**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – OPERE IN VARIANTE
INQUADRAMENTO E STRUTTURA DEL S.I.A.
INQUADRAMENTO E STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

GENERAL CONTRACTOR		ITALFERR S.p.A.	SCALA:
ATI bonifica Progettista integratore Franco Persio Bocchetto Dottore in Ingegneria Civile iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma al n° 8664 – Sez. A settore Civile ed Ambientale Data: Settembre 2015	Consorzio IRICAV DUE Il Direttore Data: Settembre 2015		-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

I N 0 D 0 1 D I 2 R G S A 0 0 0 0 0 0 1 E

ATI bonifica	VISTO ATI BONIFICA	
	Firma	Data
	Ing. F.P.Bocchetto	Settembre 2015

Progettazione

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato
B	REVISIONE	Vedi retro	Giugno 2015	Ing. C. Cilento	Giugno 2015	Prof.ssa	Giugno 2015	Ing. F.P.Bocchetto Settembre 2015
C	REVISIONE	Vedi retro	Luglio 2015	Ing. C. Cilento	Luglio 2015	Prof. ssa R. Sciarillo	Luglio 2015	
D	REVISIONE	Vedi retro	Settembre 2015	Ing. C. Cilento	Settembre 2015	Prof. ssa R. Sciarillo	Settembre 2015	
E	NUOVA EMISSIONE	Vedi retro	Ottobre 2015	Ing. C. Cilento	Ottobre 2015	Prof. ssa R. Sciarillo	Ottobre 2015	

File:IN0D01DI2RGSA00000001E_00A.DOCX	CUP: J41E91000000009	n. Elab.:
	CIG: 3320049F17	

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – Lande S.p.A.

Quadro di Riferimento Ambientale: Prof.ssa Rosaria Sciarrillo

Atmosfera: Ing. Antonio Cantelli

Ambiente idrico: Dott.ssa Geol. Anna Stella Grande

Suolo e Sottosuolo: Dott. Geol. Gianluca Robertelli

Vegetazione e Flora : Dott. Giuseppe Baiamonte

Fauna ed Ecosistemi: Dott. Francesco Lillo

Paesaggio: Arch. Margherita Fenati

Rumore, Vibrazioni e Campi Elettromagnetici: Ing. Valerio Mencaccini

Salute Pubblica: Arch. Angeliana Barletta

Archeologia: Dott. ssa Grazia La Spada

INDICE

1	PREMESSA	4
2	IL PROGETTO NEL QUADRO DELLA SITUAZIONE ESISTENTE.....	6
3	ITER PROGETTUALE E AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO	7
3.1	ITER AUTORIZZATIVO	7
3.1.1	LA VERIFICA PARLAMENTARE	7
3.2	IL PROGETTO DEL 1992/1996	9
3.3	IL PROGETTO SILUPPATO NEL 2001	10
4	IL PROGETTO DEFINITIVO - CARATTERISTICHE GENERALI	11
4.1	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	11
4.2	INQUADRAMENTO GEOGRAFICO	11
5	DESCRIZIONE DEL PROGETTO	12
5.1	LE MODIFICHE SOSTANZIALI AL PROGETTO PRELIMINARE	13
5.1.1	LA VARIANTE DI SAN BONIFACIO (dal km. 12+725 al km. 29+482.31)	13
5.1.2	IL PROGETTO DEGLI ELETTRODOTTI.....	14
5.1.3	I SITI DI PRODUZIONE INERTI E RECUPERO AMBIENTALE.....	15
6	IL SIA E LA SUA STRUTTURA	19
6.1	ELABORATI AMBIENTALI A CORREDO DEL SIA.....	21
7	ELENCO ELABORATI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	22

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: INQUADRAMENTO E STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D 01 DI2 RGSAA000001 E	. Pag 4 di 26	

1 PREMESSA

Lo Studio di Impatto Ambientale rappresenta il documento principale del procedimento di Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA) e deve essere redatto conformemente alle norme vigenti.

Il D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 s.m.i. "Norme in materia ambientale" rappresenta il provvedimento nazionale di riferimento in materia di VIA ed illustra nell'Allegato V della Parte II i contenuti specifici dello Studio di Impatto anche se non entra nel merito dell'organizzazione delle informazioni e delle valutazioni da condurre nell'ambito del SIA.

Al riguardo infatti è ancora vigente il D.P.C.M. 27 dicembre 1988, che contiene le Norme Tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale (SIA) e la formulazione del giudizio di compatibilità. Diventa pertanto ancora questo il riferimento per la definizione della struttura del SIA e della documentazione che si sviluppa nei Quadri di riferimento Programmatico, Progettuale e Ambientale.

- il **Quadro Programmatico**: fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale;
- il **Quadro Progettuale**: descrive il progetto e le soluzioni adottate a seguito degli studi effettuati, nonché l'inquadramento nel territorio, inteso come sito e come area vasta interessati;
- il **Quadro Ambientale**: sviluppato secondo criteri descrittivi, analitici e previsionali, considera le componenti naturalistiche e antropiche interessate (Atmosfera, Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo, Vegetazione, Flora e Fauna, Ecosistemi, Rumore, Vibrazioni, Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, Salute pubblica, Paesaggio), le interazioni tra queste e il sistema ambientale preso nella sua globalità.

La compatibilità ambientale dell'opera inoltre è da verificare contestualmente allo sviluppo del progetto, in modo da fornire indicazioni in merito alle scelte progettuali relative al migliore inserimento dell'opera nell'ambiente e nel paesaggio di riferimento.

L'oggetto dello Studio d'Impatto Ambientale (SIA) è il progetto definitivo della Linea AV/AC Verona – Padova – 1° Sub-lotto funzionale Verona – Montebello Vicentino per le opere riguardanti la Variante di San Bonifacio, le nuove reti elettriche e i siti di produzione inerti e recupero ambientale (Cava Zevio, Cassa di Espansione Zevio e Cava la Gualda) e la cantierizzazione.

Il presente Studio ha inoltre aggiornato le analisi prodotte nell'ambito del progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2006 per le tratte comprese tra il km 0+000 al 12+725 e dal km 29+482.31 al km 32+525.

Più in generale, il progetto della nuova linea ferroviaria è stato suddiviso in lotti funzionali: infatti all'interno della Delibera CIPE n. 94 del 29 marzo 2006 sul Progetto Preliminare (PP), in merito all'approvazione dello stesso, si delibera al punto 1.1 "[...] è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del "collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova", limitatamente alle tratte di 1° fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova. [...]"; pertanto per la rimanente tratta centrale (Montebello Vicentino-Grisignano di Zocco) non è stato approvato il PP. Al riguardo la stessa Delibera al punto 1.5 prescrive che "Per la rimanente tratta, per la quale, come esposto nella "presa d'atto", è solo individuato il corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato della nuova linea AV/AC, si rinvia – per la valutazione della formale localizzazione urbanistica e la compatibilità ambientale – al relativo progetto definitivo che dovrà essere presentato, ai sensi dell'art. 4 bis, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, come integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, contestualmente alla presentazione del progetto definitivo delle tratte oggetto dell'odierna approvazione".

Inoltre, il Ministero delle Infrastrutture ha richiesto di presentare il progetto in due fasi corrispondenti alle macro-tratte: Verona – Vicenza e Vicenza – Padova.

In particolare, il progetto della nuova linea AV/AC nel tratto in oggetto: Verona – Montebello Vicentino (1° sublotto funzionale) si sviluppa dalla stazione di Verona Porta

Vescovo in corrispondenza del km 151+265 della linea storica, corrispondente al Km 0+000 del presente progetto, fino alla progressiva km 32+525.

Il Progetto Definitivo della tratta presenta un ampio tratto in variante per il quale si è attivato il presente SIA:

- la variante San Bonifacio che permette di evitare l'attraversamento del centro abitato di San Bonifacio passando a sud dello stesso in area agricola. Il tratto in variante inizia al km 12+725, dal km 16+000 l'asse della variante risulta completamente esterno al corridoio del PP precedente e si rapporta con la Strada Provinciale Porcilana esistente determinandone in più punti la deviazione. Dal km 27+770 circa il tracciato corre in affiancamento a sud della linea storica e termina al km 29+482.31 (nuova progressiva) corrispondente al km 29+055 della soluzione di cui al PP con un incremento di sviluppo totale pari a circa 645 metri. Oltre al tracciato si considera parte della Variante anche le relative aree di cantiere necessarie alla realizzazione delle opere;
- la realizzazione di n. 3 elettrodotti aerei "entra – esce" di alimentazione delle sottostazioni AV/AC di San Martino Buon Albergo, Belfiore e Locara e di un cavidotto di collegamento tra la sottostazione TERNA di Dugale e la sottostazione AV/AC di Locara. I tracciati degli elettrodotti aerei e del cavidotto sono modificati per effetto della mutata alimentazione della T.E. (da 25 kV c.a. a 3 kV c.c) e della diversa antropizzazione del territorio intervenuta dalla stesura del P.P. ad oggi;
- i siti di produzione inerti e recupero ambientale (Cava Zevio e Cava "La Gualda") e la nuova cassa di espansione prevista in comune di Zevio. Sono state individuate le aree per l'estrazione di sabbia e ghiaia necessarie all'approvvigionamento del materiale inerte e successivo reimpiego del materiale idoneo proveniente dagli scavi. L'**apertura di nuove cave di prestito** è stata prevista in conformità a quanto definito dall'**art. 9 della LR del Veneto 9 agosto 2002, n. 15** (BUR n. 78/2002) che prevede che per opere strategiche in Legge Obiettivo (L. 21 dicembre 2001, n. 443) si possano aprire nuove cave di prestito in deroga a quanto previsto dalla LR 7 settembre 1982, n. 44 "Norme per la disciplina dell'attività di cava" e s.m.i., se positivamente valutato nell'ambito della procedura VIA Nazionale prevista per le opere in Legge

Obiettivo, che permette il rilascio del provvedimento di autorizzazione alla coltivazione e che disciplina anche la modalità di ricomposizione ambientale.

A tal proposito si richiama inoltre quanto definito dal Piano Cave della Regione Veneto (PRAC) del 2013 adottato con Delibera Regionale n. 2015 del 04.11.2013: *"Non si considerano nei calcoli dei fabbisogni le necessità di materiale espresse dalle grandi infrastrutture viabilistiche poiché, come previsto dall'art. 9 della L.R. 9 agosto 2002 n. 15, sono state reintrodotte per tali fattispecie, nell'ambito della procedura di approvazione di V.I.A., anche la possibilità di autorizzare cave di prestito, funzionali allo specifico reperimento del materiale necessario alle realizzazioni dell'opera, e quindi avulse dalla pianificazione dell'attività di cava."*

2 IL PROGETTO NEL QUADRO DELLA SITUAZIONE ESISTENTE

La scelta strategica di realizzare nel nostro paese un sistema di trasporto ferroviario ad Alta Velocità ha il suo primo riscontro nel Piano Generale dei Trasporti, conseguente ai disposti della Legge 245/84, con il quadruplicamento della trasversale Torino - Venezia e della dorsale Milano - Bologna - Firenze - Roma - Napoli.

La prima edizione del Piano Generale dei Trasporti è stata approvata nel 1986, e aggiornata, nel 1991.

Il Piano Generale dei Trasporti fissava i seguenti obiettivi:

- favorire il trasferimento su ferrovia di una quota rilevante della domanda di trasporto gravitante su strada;
- consentire lo sviluppo di un'efficace rete di collegamento tra le grandi aggregazioni urbane, i grandi impianti interportuali e portuali, i grandi aeroporti;
- far entrare l'Italia nelle Rete Europea ad Alta Velocità, quale presupposto per il rafforzamento dell'integrazione economica e culturale del nostro paese, all'interno della Comunità prima e dell'Unione poi.

Con decreto interministeriale del 30 Aprile 1990 n. 48/T, emesso di concerto con il Ministero del Tesoro, il Ministero dei Trasporti ha approvato il programma triennale e decennale degli investimenti prioritari per la realizzazione del sistema ferroviario ad Alta Velocità.

Il Contratto di Programma tra il Ministero dei Trasporti e l'Amministrazione Straordinaria dell'Ente FS., sottoscritto il 23 gennaio 1991, ha indicato tra gli obiettivi strategici la realizzazione della linea A.C. Torino - Venezia (art. 3.4.1)

La T.A.V., in base alla Convenzione firmata il 15 Ottobre 1991, ha affidato al Consorzio IRICAV DUE (Consorzio IRI per l'Alta Velocità) - nella qualità di General Contractor - la progettazione esecutiva e la costruzione delle opere della tratta Verona - Venezia della linea ferroviaria ad Alta Velocità Torino - Venezia.

Il Direttore Generale F.S. con nota DG/007938 del 31/10/1991, in attuazione della Delibera 972 del 7/8/1991, ha incaricato la Soc. ITALFERR S.p.A. del presidio ingegneristico della progettazione e del controllo della fase realizzativa.

La Tratta AV/AC Verona – Padova è stata inserita tra le ferroviarie strategiche previste dalla Legge “obiettivo” n.443/01.

Nel 2006 il CIPE con Delibera n. 94 ha approvato, con una serie di prescrizioni e raccomandazioni, il Progetto Preliminare (la cui procedura di VIA è iniziata il 9 giugno 2003) del "Collegamento ferroviario AV/AC Verona - Padova", limitatamente ai sub-lotti Verona - Montebello Vicentino e Grisignano di Zocco - Padova.

A seguito dei vari tavoli tecnici di concertazione avviati con gli enti locali e alle richieste avanzate dagli stessi, fattisi portatori degli interessi degli stakeholder, si è giunti alla proposta di progettare una variante alla linea approvata che, sviluppandosi a sud dell'abitato di San Bonifacio apporterebbe impatti significativamente minori sul tessuto urbano dell'abitato stesso.

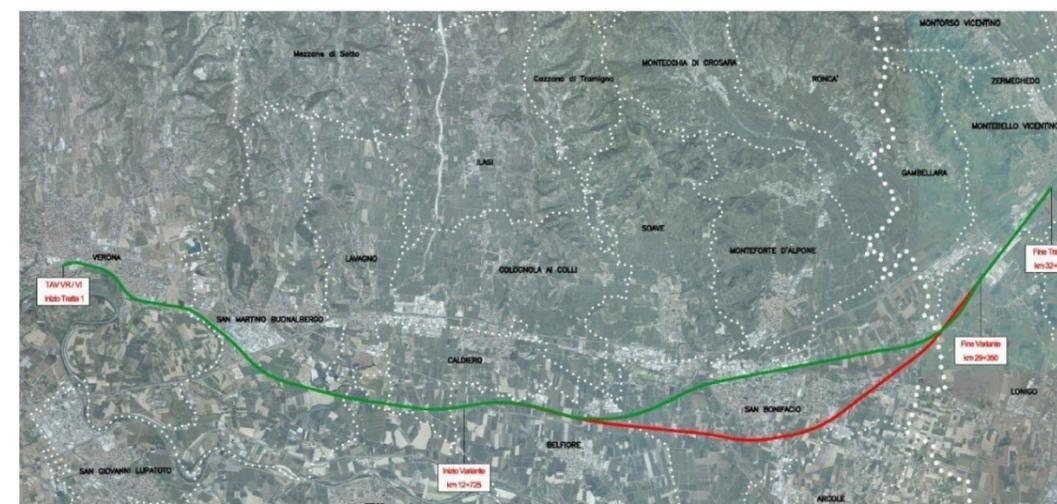


Fig. 2-1: Individuazione dei 2 tracciati: quello approvato dal CIPE nel 2006 (in verde) e la nuova proposta - PD Variante San Bonifacio (in rosso).

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: INQUADRAMENTO E STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D 01 DI2 RGSAA000001 E	. Pag 7 di 26

3 ITER PROGETTUALE E AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO

3.1 ITER AUTORIZZATIVO

30.06.1992

Con delibera n. 463 il Direttore Generale dell'Ente F.S. ha approvato il progetto di massima della linea A.C. Torino - Venezia, ivi compresa la tratta Verona – Venezia, che è stato consegnato al General Contractor IRICAV DUE in data 15.7.1992.

16.07.1992

Il General Contractor apre formalmente la procedura VIA sulla tratta Verona – Venezia.

17.09.1992

Nell'ambito della procedura VIA, la Regione Veneto, con Delibera G.R. n° 1537 del 17/09/1992, esprime parere negativo sul progetto, in particolare del tratto Verona – Padova, fornendo nel contempo indicazioni sulla individuazione di un tracciato alternativo secondo le prescrizioni contenute nella delibera del CTR (Commissione Tecnica Regionale). Tali prescrizioni richiedono la complanarità ad assi infrastrutturali esistenti al fine di evitare una nuova frattura al territorio, per realizzare un considerevole risparmio di suolo e per limitare gli effetti negativi in termini di paesaggio e di inquinamento acustico.

27.05.1996

In conseguenza del parere negativo della Regione Veneto, viene sviluppato un progetto di variante del tratto di linea Verona – Padova, che il Presidente della Ferrovie S.p.A. approva con Delibera n° 5.

21.6.1996

Viene pubblicato ai fini della procedura V.I.A. il progetto della variante Verona – Padova. Contestualmente vengono consegnati il SIA ed il relativo progetto di massima a Ministeri ed Enti territoriali competenti, inclusa la Regione Veneto.

28.05.1997

La Commissione Tecnica della Regione Veneto, con propria Relazione Istruttoria, esprime parere interlocutorio sul progetto di variante del tratto Verona – Padova, confermando il parere favorevole rispetto alla tratta funzionale Padova – Mestre.

Il Ministero dell'Ambiente ed il Ministero dei Beni Ambientali e Culturali non hanno espresso il proprio parere formale.

La Verifica Parlamentare, di cui al successivo paragrafo, ha interrotto l'iter autorizzativo e ne ha definito un nuovo percorso.

3.1.1 LA VERIFICA PARLAMENTARE

Nel 1996 il Governo, su impulso degli Organi Istituzionali, decideva (legge n° 662 "Misure di razionalizzazione della finanza pubblica" del 23 dicembre 1996) di procedere ad una "verifica sullo stato di attuazione del Progetto Alta Velocità".

Scopo dichiarato era di valutare nuovamente le principali scelte strategiche, organizzative e tecniche, verificandone la coerenza rispetto agli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti.

Allo scopo di attuare il disposto legislativo i Ministri dei Trasporti e dell'Ambiente hanno istituito nel febbraio del '97 un Gruppo di lavoro composto da esperti designati dai due Ministeri. Ne sono risultati, nell'ottobre 1997, tre documenti finali contenenti le valutazioni sul Progetto AV, i requisiti e i correttivi da assumere per l'evoluzione del Progetto verso una concezione di Alta Capacità.

In particolare il Gruppo Tecnico (3° Tavolo) incaricato di esprimersi sulla "Linea AV Trasversale Torino - Milano - Venezia e sulla linea AV Genova - Milano" ha concluso le proprie valutazioni ed è pervenuto ad un documento finale in data 20.10.97.

In esito alle suddette conclusioni, in data 21.12.1998 la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto del quadruplicamento del tratto funzionale Padova - Venezia Mestre della tratta A.C. Verona – Venezia si è conclusa ed è stato sottoscritto tra Ministero dei Trasporti e dell'Ambiente, Regione Veneto, Province e Comuni interessati, FS e TAV un Protocollo d'Intesa per l'esecuzione degli studi di approfondimento sul tracciato del quadruplicamento della linea A.C. Verona - Venezia.

In attuazione a esso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, con decreto n° 46/T del 01.04.1999, ha istituito un Tavolo Istituzionale con il compito di individuare, attraverso l'analisi di diverse alternative, la migliore soluzione di tracciato della tratta AC Verona - Padova, incluso il nodo di Verona.

Parallelamente alla suddetta iniziativa, in data 16.04.1999 con D.M. n° 583 il Ministero dei Trasporti ha istituito una Commissione Interministeriale con il compito di

approfondire l'analisi della domanda di trasporto, lo scenario dell'offerta in un ambito di rete, l'analisi della redditività marginale, le successive priorità temporali, e la convenienza della elettrificazione a 2×25 KV 50 Hz.

In data 28.07.1999 la Risoluzione n° 8-00053 della IX Commissione Trasporti della Camera, concludeva la Verifica di Governo, impegnando il Governo a completare il progetto della Torino - Venezia, a convocare le Conferenze di Servizi con relativa chiusura dell'iter autorizzativo per l'intera linea e a realizzare l'intera linea procedendo per tratte funzionali sulla base delle priorità evidenziate negli studi trasportistici prodotti dalla Commissione Interministeriale. Nella Risoluzione stessa si confermava la tensione di alimentazione a 2×25 KV come più performante, rinviando, comunque, per la linea Milano - Padova la decisione definitiva in esito ai risultati delle sperimentazioni in corso, al tracciato prescelto e alle tappe realizzative, in relazione agli oneri conseguenti.

La progettazione esecutiva della tratta Verona – Padova, in quanto parte della linea ad Alta Velocità Torino – Trieste, rientra tra gli interventi cofinanziati dalla Unione Europea sulla linea di bilancio per la rete transeuropea di trasporto; il contributo europeo al finanziamento è stato approvato nel 1995 con delibera n° C (95) 2979/6.

Il Progetto delle linee

Le caratteristiche del progetto infrastrutturale AV sono state riesaminate per verificarne la rispondenza rispetto alla richiesta Alta Capacità.

La potenzialità intrinseca dell'impianto ferroviario è esprimibile attraverso il distanziamento minimo nell'ora di punta tra convogli, la velocità massima dei convogli, il peso trasportato dei convogli merci, la dimensione geometrica dei convogli ammessi, parametri tutti che sono assicurati dalle caratteristiche di potenza del sistema di alimentazione elettrica e geometriche del corpo ferroviario.

Le caratteristiche dell'infrastruttura AV sono state tutte considerate valide per la richiesta capacità e confermate senza riserve salvo la pendenza della linea, la velocità di tracciato e il sistema di elettrificazione circa le quali sono state sottolineate le seguenti esigenze:

- pendenza della linea: il valore massimo raccomandato per la AC è il non superamento della pendenza del 1,2% al fine di garantire la possibilità di trasportare carichi utili maggiori sui treni merci in tutte le condizioni di esercizio.
- Velocità di tracciato: vista la sua marginale influenza sulla capacità intrinseca della linea, la velocità di tracciato non assume né il ruolo di obiettivo né il ruolo di vincolo, ma quello di una variabile di progetto. Questa nuova ottica consente di ridurre la velocità di tracciato fino a 250 Km/h in tutti i casi in cui le criticità territoriali ed ambientali risultino diversamente insormontabili, pur confermando la velocità commerciale come parametro essenziale.
- Sistema di alimentazione elettrica: deve tener conto della potenzialità del sistema di trasporto e dei suoi sviluppi a medio e lungo termine, e deve contenere intrinsecamente nel suo dimensionamento adeguati margini rispetto a prefissati modelli di esercizio. E' stato accertato che il sistema di alimentazione 2×25 kV c.a. - 50 Hz è in grado di assicurare la potenzialità richiesta, mentre quello a 3 kV c.c. non appare altrettanto idoneo in relazione ai limiti d'impiego legati al valore della tensione di linea ed all'architettura dell'impianto. E' stato anche accertato che il sistema a 2×25 kV c.a. è conveniente economicamente per quanto concerne i costi di investimento e di esercizio nelle condizioni di regime del sistema AC nel suo insieme (infrastruttura e materiale rotabile). Tuttavia, in caso di realizzazione della linea AC per tratte funzionali, la convenienza economica del sistema a 2×25 kV c.a. va verificata nel periodo di transitorio in relazione ai costi di investimento del materiale rotabile.

L'utilizzo delle linee

I fattori principali su cui intervenire per conseguire il massimo utilizzo della capacità complessiva dell'impianto ferroviario sono il modello e il programma di esercizio: nel merito, sono emerse le seguenti linee d'indirizzo per l'obiettivo di Alta Capacità:

- il miglior utilizzo della capacità del sistema nel suo insieme si ottiene con la specializzazione fra la linea storica e i nuovi binari del quadruplicamento AC in termini di tipo di servizio, piuttosto che di velocità di esercizio (solo i nuovi binari

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: INQUADRAMENTO E STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D 01 DI2 RGSAA000001 E	. Pag 9 di 26	

AC offrono transiti senza limitazioni di potenzialità e di sagome per il traffico intermodale);

- occorre realizzare la massima integrazione con la rete (nodi inclusi) e con la intermodalità aereo/gomma per acquisire flessibilità nella impostazione dei programmi di esercizio e nell'uso delle linee;
- il ricorso ad orari cadenzati ed integrati che sfruttano il concetto di appuntamento tra treni nelle principali stazioni consente di incrementare la velocità commerciale e, quindi, la appetibilità del mezzo ferroviario.

Specificatamente per la Trasversale e rispetto all'esercizio commerciale delle linee, sono risultate le seguenti ulteriori linee di indirizzo per l'obiettivo di Alta Capacità:

- accelerare la realizzazione di interventi prioritari, inquadrandoli in un processo di realizzazione per fasi funzionali dell'intero progetto A.C.;
- approfondire le previsioni della domanda futura in una logica di rete e definire congruamente le priorità del programma.
- conservare l'unitarietà del Progetto, portando a termine il processo decisionale anche per individuare immediatamente il sedime coinvolto e per vincolare la fascia di territorio;
- individuare l'insieme delle linee complementari e sussidiarie al corridoio principale (Linea storica + AC) atte a migliorare il traffico merci con un migliore uso del materiale rotabile.

3.2 IL PROGETTO DEL 1992/1996

Il progetto originario, redatto nel 1992 e pubblicato ai fini della procedura di V.I.A. nel luglio 1992, fu bocciato dalla Regione Veneto perché ritenuto non compatibile sotto l'aspetto ambientale.

Partendo da questo progetto originario sono state sviluppate alcune varianti e ottimizzazioni, pervenendo al progetto del 1996, anche questo pubblicato ai fini della procedura di V.I.A. e oggetto del parere, interlocutorio, della Commissione Tecnica della Regione Veneto datato 28 maggio 1997.

Nell'ambito della Conferenza di Servizi per l'approvazione della tratta funzionale ferroviaria Padova - Mestre, conclusasi il 21/12/1998, è stato sottoscritto tra il Ministero dei Trasporti, il Ministero dell'Ambiente, la Regione Veneto, le Province di Verona, Vicenza e Padova, i Comuni di Verona, Vicenza e Padova, le Ferrovie dello Stato S.p.A. e la TAV S.p.A. un Protocollo d'intesa con il quale si concordava di istituire un Tavolo Istituzionale con il compito di individuare, attraverso l'analisi di diverse alternative, la migliore soluzione di tracciato del quadruplicamento AV/AC della tratta ferroviaria Verona – Padova, con estensione al Nodo di Verona per gli aspetti funzionalmente relativi alla tratta.

Ciò in ottemperanza alle corrispondenti indicazioni del Tavolo Tecnico della Verifica Parlamentare relativamente alla linea trasversale.

In attuazione di tale accordo, con D.M. 01/04/1999 veniva istituito il Tavolo tecnico per gli approfondimenti di tracciato, che ha concluso i propri lavori in data 22 marzo 2000 pervenendo alle conclusioni riassunte nel "Documento di indirizzo conclusivo".

A tale documento si è pervenuti a conclusione dei lavori del Tavolo, durante i quali sono state sottoposte all'attenzione degli Enti Locali diverse alternative di tracciato, con la sola esclusione del tronco Grisignano di Zocco – Padova, già originariamente previsto in affiancamento alla linea storica e approvato dagli Enti Locali interessati nella riunione svoltasi a Padova il 07 maggio 1999.

Il documento conclusivo dei lavori del Tavolo, sottoscritto dai partecipanti, sostanzialmente e in estrema sintesi individua:

- un unico corridoio condiviso nell'ambito territoriale delle Province di Verona e Padova;
- l'attraversamento in affiancamento alla linea storica degli impianti ferroviari di Verona, che, diversamente dalla precedente e superata ipotesi di corridoio passante a sud della città, diventa confluenza delle due tratte MI – VR e VR – VE e deve quindi essere considerato nodo a sé stante;
- due corridoi alternativi nel territorio vicentino, in corrispondenza rispettivamente della linea ferroviaria storica e della autostrada A4, essendo stato definitivamente scartato il corridoio sotto i monti Berici, previsto nel progetto

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: INQUADRAMENTO E STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D 01 DI2 RGSAA000001 E	. Pag 10 di 26

originario della tratta, e il corridoio fuori terra in affiancamento “stretto” alla linea storica.

3.3 IL PROGETTO SILUPPATO NEL 2001

Nel corso del 2001 è stato approfondito da ITALFERR lo studio relativo al Progetto Preliminare dell’intera tratta.

Il progetto recepisce le indicazioni del Tavolo Istituzionale, nel rispetto dei corridoi individuati dal Tavolo stesso: uscita da Verona Porta Vescovo in stretto affiancamento alla linea storica fino al Km 4; sviluppo in corridoio libero fino all’ingresso della stazione di San Bonifacio (Km 20 circa), dove si riaffianca alla linea storica fino al superamento della stazione di Montebello Vicentino.

Dal Km 33 circa il tracciato si scosta dalla linea storica per affiancarsi all’Autostrada A4 fino al Km 57. Prosegue in corridoio libero superando in viadotto sia l’Autostrada che la linea storica alla quale si riaffianca dal Km 60 circa fino al Km 75 circa.

Il Progetto Preliminare di tale tratta AV/AC è stato trasmesso da R.F.I. S.p.A. al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (M.I.T.), alla Regione del Veneto e alle altre Amministrazioni interessate, in data 9/6/2003.

A seguito di specifiche osservazioni da parte del M.I.T. e della Regione del Veneto, nonché degli esiti delle riunioni svoltesi presso lo stesso M.I.T., R.F.I. ha provveduto a trasmettere le integrazioni progettuali in data 25/1/2006.

Tale studio integrativo prevedeva, altresì, di articolare il progetto in una 1° fase, funzionalmente indipendente, costituita dalla realizzazione del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello Vicentino (tratto iniziale) e tra Grisignano di Zocco e Padova (tratto finale), rinviando per il completamento dell’opera all’approfondimento per la tratta centrale.

Con **delibera n. 94 del 29 marzo 2006** il **CIPE** ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il Progetto Preliminare “*del collegamento ferroviario AV/AC Verona-*

Padova, limitatamente alle tratte di 1^ fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova”.

Per la tratta intermedia Montebello Vicentino – Grisignano di Zocco, il CIPE ha altresì individuato il solo corridoio nell’ambito del quale si colloca il tracciato, prescrivendo che “*la seconda fase funzionale sarà costituita dalla realizzazione di un nuovo tracciato che sotto attraverserà, in galleria, la stazione di Vicenza fino a Settecà, in prossimità dell’attuale fermata di Lerino, e quindi proseguirà in affiancamento alla ferrovia esistente tra Lerino e Grisignano di Zocco*”; nel corso del 2012 è stato predisposto - su incarico conferito dalla Camera di Commercio di Vicenza, quale capofila per l’attuazione di una convenzione stipulata tra Regione del Veneto, Provincia di Vicenza, Comune di Vicenza e la stessa Camera di Commercio uno studio di prefattibilità avente a oggetto l’attraversamento del territorio della Città di Vicenza da parte della linea ferroviaria AC/AV, in affiancamento a quella storica e con localizzazione della relativa stazione AC/AV in zona Vicenza Ovest-Fiera.

In data 2.8.2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha attivato un tavolo tecnico per approfondire le esigenze di localizzazione del tracciato espresse per l’attraversamento del territorio vicentino ed analizzare le diverse alternative.

Nel 2014, sempre su iniziativa della Camera di Commercio di Vicenza e con l’adesione della Regione del Veneto, del Comune di Vicenza e delle categorie economiche provinciali, è stato aggiornato lo studio di prefattibilità sopra citato, sostituendo l’attraversamento in galleria naturale della Città di Vicenza in parte con un passaggio in superficie in affiancamento alla linea storica e in parte con un passaggio in galleria artificiale/trincea coperta, e la conseguente modifica altimetrica della linea esistente, che segue il tracciato della linea AV/AC.

Avendo a riferimento la soluzione progettuale dello studio di prefattibilità di cui sopra, in data 29/7/2014 è stato sottoscritto il Protocollo d’Intesa per l’attraversamento del territorio vicentino con la line AV/AC Verona-Padova tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione del Veneto, Comune di Vicenza, Camera di Commercio di Vicenza e RFI S.p.A., con il quale si concorda di procedere alla redazione di uno Studio di Fattibilità.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: INQUADRAMENTO E STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D 01 DI2 RGSAA000001 E	. Pag 11 di 26	

4 IL PROGETTO DEFINITIVO - CARATTERISTICHE GENERALI

La fase attuale si inquadra a valle dell'approvazione del progetto preliminare 2006 da parte del CIPE per cui viene sviluppato il progetto definitivo in linea con il Progetto Preliminare e in ottemperanza alle prescrizioni ad esso impartite.

Nel passaggio dal Preliminare al Definitivo, oltre a recepire le prescrizioni impartite dal CIPE, il progetto è stato oggetto di alcuni interventi di ottimizzazioni in aderenza a specifiche richieste di Enti, normativa sopravvenuta, nuove esigenze interne legate ad una migliore qualificazione del ciclo di lavorazione, senza senza per questo alterare la natura e la tipologia del collegamento ferroviario.

Le modifiche apportate nel progetto definitivo hanno fatto scaturire l'esigenza di produrre, a corredo del progetto stesso, la documentazione necessaria sulla loro sostenibilità ambientale. Questo passaggio "ambientale" si traduce in un aggiornamento del SIA fatto sul progetto preliminare del 2006.

4.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Dal punto di vista geomorfologico il territorio regionale può essere suddiviso in grandi sistemi ambientali figurativamente sintetizzabili dalla seguente immagine: tre grandi fasce con orientamento nord/est-sud/ovest corrispondenti alle pianure generate e modellate dai fiumi Piave, Brenta, Adige; chiuse a nord dalle linee trasversali dei rilievi pedemontani e alpini e a sud dal sistema costiero. All'interno di questa figura emergono al centro i rilievi collinari isolati dei colli Euganei e Berici e alle estremità i due vuoti del lago di Garda e della laguna di Venezia.

Il corridoio territoriale interessato dall'infrastruttura oggetto di studio si colloca nel Veneto centrale e ha come poli principali la città di Verona, a ovest, e la città di Vicenza, a est. Tale area viene delimitata da tre barriere fisico/naturali: i monti Lessini a nord, il fiume Adige a sud e i Colli Berici a est. Numerosi sono i corsi d'acqua che scendono dai rilievi prealpini e attraversano tale territorio. Il paesaggio è stato costruito e trasformato nel corso del tempo in funzione delle importanti infrastrutture presenti nel territorio: l'autostrada A4, la SR11 e la ferrovia. Tutte queste infrastrutture scorrono quasi parallelamente, collegando i due poli di Verona e Vicenza.

IN0D01DI2RGSAA000001E_00A

Queste grandi vie di comunicazione costituiscono un "muro" fisico che divide il territorio in due parti: la parte nord e la parte sud. Il nucleo urbano di San Bonifacio svolge un ruolo chiave: costituisce una vera e propria cerniera dove il sistema territoriale, infrastrutturale e insediativo cambia forma, ruota di 45 gradi e si dispone in senso orizzontale fino a Verona.

Data la particolare conformazione orografica di tale territorio, vi sono dei punti panoramici dai quali è possibile vedere oltre questa barriera infrastrutturale e avere un'idea di come si è sviluppato il territorio, in particolare: il castello di Soave, il campanile di Monteforte d'Alpone e il castello di Montecchio Maggiore. Il sistema insediativo è di tipo diffuso e puntiforme, numerose sono le aree industriali. I principali centri urbani si collocano ai piedi dei Lessini, e nel corridoio formato dalle tre grandi infrastrutture e l'edificato si dispone lungo le vie di comunicazioni secondarie.

4.2 INQUADRAMENTO GEOGRAFICO

In riferimento alla linea ferroviaria, e in particolare alla prima tratta funzionale Verona - Montebello Vicentino si osserva che essa si estende per circa 32 Km, attraversando due province: quella di Verona e di Vicenza, interferendo con i seguenti territori comunali rispetto alle opere oggetto del presente SIA sono:

- ✓ per la variante San Bonifacio:
 - Provincia di Verona:
 - Comune di Verona;
 - Comune di San Martino Buon Albergo;
 - Comune di Zevio;
 - Comune di Caldiero;
 - Comune di Belfiore;
 - Comune di San Bonifacio;
 - Provincia di Vicenza:
 - Comune di Lonigo;
 - Comune di Montebello Vicentino.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: INQUADRAMENTO E STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D 01 DI2 RGSAA000001 E	. Pag 12 di 26	

✓ Per la variante dei 3 elettrodotti i seguenti comuni nella Provincia di Verona:

- Comune di Verona;
- Comune di San Martino Buon Albergo;
- Comune di Caldiero;
- Comune di Belfiore;
- Comune di San Bonifacio;
- Comune di Monteforte d'Alpone;
- Comune di Arcole;

✓ Per la variante delle cave di prestito e della cassa di espansione:

- Comune di Zevio;
- Provincia di Vicenza:
- Comune di Montebello Vicentino;
- Comune di Montecchio Maggiore.

5 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto della nuova linea AV/AC del 1° sublotto Verona – Montebello Vicentino, si sviluppa dalla Stazione di Verona Porta Vescovo in corrispondenza del km 151+265 della linea storica corrispondente al Km 0+000 del presente progetto, fino alla progressiva km 32+525, subito a monte della attuale stazione di Montebello Vicentino per cui non è previsto alcun intervento, per una estesa complessiva di km 32,5 km circa.

Il tracciato della linea AV/AC si sviluppa in stretto affiancamento alla linea storica per circa 4 km.

In uscita lato est dalla stazione di Verona Porta Vescovo la nuova linea corre in rilevato alto analogamente all'esistente; dal km 0+775 al km 2+220, la posizione altimetrica è più bassa rispetto alla linea storica, allo scopo di minimizzare gli impatti sul contesto territoriale urbanizzato.

Dal km 1+873,81 al km 3+451,77, è previsto lo spostamento della linea storica verso nord in nuova sede (prima variante LS), essendo fortemente condizionati dalle preesistenze antropiche ubicate a sud del corridoio ferroviario.

Fino al km 3+800 circa, la nuova linea AC corre quindi in affiancamento a sud della linea storica MI-VE.

Tra il km 3+800 e il km 6+500 circa, nel territorio comunale di S. Martino Buon Albergo, la nuova linea piegando verso destra, si allontana dalla linea storica per affiancarsi al raccordo autostradale con la S.S.11. In particolare, dal km 4+941 fino al km 6+841 circa, il tracciato sottopassa tramite la galleria artificiale "S. Martino Buonalbergo", di sviluppo pari a 1.900 m., il nuovo svincolo autostradale di Verona Est, l'autostrada A4 e la Tangenziale Sud di Verona.

La fase di realizzazione del nodo, con particolare attenzione all'area di imbocco in galleria, ha comportato la progettazione di dettaglio di tutta una serie di deviazioni di viabilità e di corsi d'acqua, con l'obiettivo di limitare al massimo le soggezioni imposte al traffico stradale, essendo quest'ultimo contraddistinto anche da una elevata percentuale di mezzi pesanti; l'intero intervento è stato infatti impostato in modo tale di garantire le stesse corsie per senso di marcia della situazione esistente.

Proseguendo, dal km 7+660 al km 10+020 è previsto il passaggio in viadotto per l'attraversamento del Torrente Fibbio (L=2.360 m.) e delle relative aree contermini aventi valenza agricola di rilievo.

Da qui, il tracciato prosegue in rilevato, per circa 1.500 m, riportandosi poi in viadotto per il superamento del Torrente Illasi (L=213 m.).

Superato il Torrente Illasi (al km 11+535) e a breve distanza il Torrente Prognolo (al km 11+700 circa) per mezzo di un unico viadotto, la livelletta del tracciato tende a riabbassarsi per riportarsi al piano campagna e si sviluppa pressochè in orizzontale per circa 3 km con altezze di sede in rilevato che vanno dai 2 ai 3 m.. In questo tratto sono previste importanti opere: Ponte sul Canale Dugale (L=25m) al km 12+315 circa, oltre a 2 cavalcaferrovia (km 12+594,43 e km 13+240) che garantiscono la continuità di importanti direttrici viarie locali in comune di Belfiore, quali la Nuova Strada Provinciale "Porcilana" al km 13+240.

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA			
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO			
	Titolo: INQUADRAMENTO E STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE			
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. INOD 01 DI2 RGSAA000001 E	. Pag 13 di 26			

5.1 LE MODIFICHE SOSTANZIALI AL PROGETTO PRELIMINARE

5.1.1 LA VARIANTE DI SAN BONIFACIO (dal km. 12+725 al km. 29+482.31)

Dal km 12+725, ad ovest della cittadina di San Bonifacio, il tracciato della linea AV/AC prosegue in nuova sede propria a sud del centro abitato, in affiancamento alla Strada SP "Porcilana", senza tuttavia poter sfruttare al massimo l'affiancamento a causa della presenza di varie rotatorie stradali, che impongono sempre un distanziamento minimo tra la infrastruttura ferroviaria e quella stradale.

Un punto di controllo del tracciato è posizionato in corrispondenza di inizio (km 16+450) e fine (km 17+925) della prima deviazione necessaria della Strada Provinciale "Porcilana".

Dal km 16+000 in poi l'asse risulta completamente esterno al corridoio del PP. Un nuovo sottovia è ubicato al km 16+194 circa, mentre un secondo attraversamento del fosso Dugale ha richiesto l'inserimento di un ponte di 22 m di luce al km 16+500 circa.

Una seconda deviazione della Porcilana nasce all'altezza del km 18+600 c.a. della linea AC/AV all'inizio di un'opera connessa allo scavalco della SP 38. In corrispondenza dell'intersezione fra la attuale Porcilana e la SP38, in adiacenza al corridoio ferroviario, le rampe d'innesto a sud dell'attuale rotatoria sono integrate con un sistema di svincolo di tipo indiretto che permette tutte le i movimenti di scambio fra le direzioni interessate. E' inserito un cavalcaferrovia lungo la SP 38, che permette di scavalcare sia la Porcilana che la nuova linea AV/AC.

Al km 20+219,51 inizia il viadotto Alpone della lunghezza totale di 1.772 m che supera, oltre che una strada comunale ed una serie di attraversamenti idraulici minori, anche l'alveo del torrente Alpone.

In adiacenza al viadotto Alpone, dal km 19+950 circa inizia anche la terza variante della Porcilana, che termina al km 21+641 in corrispondenza dell'esistente rotatoria ubicata subito a Nord del nuovo tracciato ferroviario. Le luci del viadotto sono debitamente dimensionate per ospitare, in sicurezza, il sottopassaggio dei rami stradali di raccordo previsti.

Terminato il viadotto Alpone al km 21+991,51, il tracciato prosegue in rilevato fino alla spalla lato ovest del viadotto denominato S.Bonifacio alla progressiva km 24+874,84, che termina alla progressiva km 25+314,84. Nel tratto che precede il viadotto S.Bonifacio sono previsti 3 sottovia atti a garantire la necessaria continuità della viabilità esistente e il ponte sul dev. Dugaletto (L=22,00 m).

IN0D01DI2RGSAA000001E_00A

Nel passaggio dal Comune di S.Bonifacio al Comune di Lonigo, il tracciato della nuova linea AC curva verso nord-est.

Un tratto in rilevato porta fino al km 27+325, dove è posizionato lo scavalco in cavalcaferrovia sia della linea ferroviaria di progetto che di quella storica posta a monte.

Al km 27+560 è posizionata la Nuova Stazione di Lonigo. Sono state studiate le viabilità di collegamento fra stazione e rete locale sia veicolari che pedonali, Il riassetto funzionale del nodo di Lonigo prevede anche l'inserimento di aree di parcheggio per auto, moto e biciclette oltre ad una fermata per i bus navetta per lo scambio modale.

Dal km 27+770, fino a fine sub lotto al km 32+525, il tracciato AV/AC corre di nuovo in affiancamento ed in maniera complanare a sud della Linea Storica. Si riporta una sintesi delle opere:

PROGRESSIVE	DESCRIZIONE	WBS	COMUNE
Km 0+000,00	Inizio Tratta Lotto 1		comune di Verona
Km 0+174,45	Prolungamento Sottovia dim. 14,50x5,50 L=15,56m	SL01	
Km 1+873,81	Inizio Prima Variante Linea Storica Km 0+000,00		
Km 1+875,47	Prolungamento Sottovia Pedonale	IN02	
Km 2+196,00	Prolungamento Sottovia dim. 2x(6,00x4,50) L=34,50m	SL02	
Km 3+451,77	Fine Prima Variante Linea Storica Km 1+564,02		
Km 3+700,00	Piazzale PT	FA01	
Km 3+800,00	Elettrodotta per Approvvigionamento S.S.E.	FA02	comune di San Martino
Km 4+941,96	Inizio Galleria Artificiale comune di San Martino	GA01-A÷GA01-E	
Km 6+841,96	Fine Galleria Artificiale L=1900m		
Km 7+660,97	Inizio Viadotto Fibbio	VI01-A÷VI04-D	comune di Zevio
Km 10+020,97	Fine Viadotto Fibbio L=2360m		comune di Caldiero
Km 10+536,33	Cavalcaferrovia (cat. F urbana) dim. 10,10x L=160m	IV02	
Km 10+840,00	Piazzale PT	FA05	
Km 11+502,12	Inizio Viadotto d'Illassi	VI02-A÷VI02-B	
Km 11+715,12	Fine Viadotto d'Illassi L=213m		
Km 12+034,15	Sottovia dim. 5,50x6,50 L=14,10m	SL03	comune di Belfiore
Km 12+305,58	Inizio Ponte sul canale Dugale	VI03	
Km 12+330,58	Fine Ponte sul canale Dugale L=25m		
Km 12+594,43	Cavalcaferrovia (cat. F) dim. 10,10x L=160m	IV03	
Km 13+240,06	Cavalcaferrovia (cat. C1) dim. 14,10x L=186m	IV04	
Km 13+478,85	Sottovia dim. 6,00x5,70 L=22.62m		
Km 14+743,10	Cavalcaferrovia (cat. F2 extraurbana) dim. 12,10x L=160m	IV05	
Km 16+193,94	Sottovia dim. 8,80x6,70 L=14,20m	SL04	

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA		
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO		
	Titolo: INQUADRAMENTO E STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE		
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D 01 DI2 RGSA0000001 E		. Pag 14 di 26	

Km	16+494,86	Inizio Ponte sul dev. del Dugale	VI04		
Km	16+516,86	Fine Ponte sul dev. Del Dugale L=22,00m			
Km	16+765,00	Elettrodotto per Approvvigionamento S.S.E.	FA06		
Km	18+887,94	Cavalcaferrovia (cat. F2 extraurbana) dim. 12,10x L=67m	IV06		
Km	19+840,00	Piazzale PT	FA07		
Km	20+219,51	Inizio Viadotto Alpone	VI05-A÷VI05-E		
Km	21+991,51	Fine Viadotto Alpone L=1772m			
Km	23+173,36	Sottovia dim. 10,50x6,70 L=22,48m	SL20		
Km	23+527,15	Inizio Ponte sul dev. del Dugaletto	VI15	comune di San Bonifacio	
Km	23+549,15	Fine Ponte sul dev. Del Dugaletto L=22,00m			
Km	24+003,00	Sottovia dim. 5,50x6,70 L=20,48m	SL05		
Km	24+874,84	Inizio Viadotto San Bonifacio	VI06-A÷VI06B		
Km	25+314,84	Fine Viadotto San Bonifacio L=440m			
Km	26+290,00	Elettrodotto per Approvvigionamento S.S.E.	FA08 SL06		
Km	26+531,24	Sottovia (cat. F2 extraurbana) dim. 8,50x6,50 L=17,90m			
Km	27+545,83	Adeguamento Sottovia Pedonale dim.3,00x3,00 L=39,15m	IN54		comune di Lonigo
Km	27+560,60	Fabbricato Viaggiatori Stazione di Lonigo	FV02		
Km	27+675,00	Cavalcaferrovia	IV07		
Km	27+817,02	Prolungamento Sottovia dim.3,50x3,40 L=14,72m	SL07		
Km	28+693,27	Prolungamento Sottovia dim.6,00x5,50 L=16,20m	SL08		
Km	29+669,57	Prolungamento Sottovia dim.2x(6,50x5,50) L=11,72m	SL09		
Km	30+409,60	Prolungamento Sottovia dim.2x(6,50x6,50) L=13,09m	SL10		
Km	31+730,12	Prolungamento Sottovia dim. 8,50x6,50 L=28,90m	IN57	comune di Montebello Vicentino	
Km	32+300,00	Asse P.C.	FA09		
Km	32+525,00	Fine Tratta Lotto 1			

Fig. 5-1: Tabella sintesi progetto

5.1.2 IL PROGETTO DEGLI ELETTRODOTTI

Tra le modifiche al Progetto Preliminare è prevista la realizzazione delle seguenti nuove sottostazioni di conversione:

- SSE 3kV di S.M. Buonalbergo che sarà alimentata in “entra – esce” dalla linea RFI 132 kV esistente (Verona S.L.- Caldiero VR031)
- SSE 3kV di Belfiore che sarà alimentata in “entra – esce” dalla linea RFI 132 kV esistente (Caldiero - Montebello VR032)

- SSE 3kV di Locara che sarà alimentata in “entra – esce” dalla linea RFI 132 kV esistente (Caldiero - Montebello VR032) oltre che collegata alla sottostazione TERNA di Dugale con un cavidotto doppia terna.

Nella tabella 5-2 sono sintetizzati gli interventi previsti che sono oggetto della presente analisi.

INTERVENTO	SVILUPPO LINEARE	COMUNI INTERESSATI	N. DI SOSTEGNI PREVISTI
Elettrodotto a 132 kV “San Martino B.”	2605 m	Verona	1 – 2 da 7 – 8 a 21 - 22
		S. Martino B.	3 – 4, 5 - 6
Elettrodotto a 132 kV “Belfiore”	1992 m	Caldiero	1 – 2, 3 - 4
		Belfiore	da 5 – 6 a 17 – 18
Elettrodotto a 132 kV “Locara”	3033 m	Monteforte d’Alpone	1 - 2
		S. Bonifacio	da 3 – 4 a 25 - 26
Cavidotto a 132 kV “Dugale”	4285 m	Arcole	BG1, BG2, BG3
		S. Bonifacio	BG3, BG4, BG5, BG6, BG7

Fig. 5-2: Sintesi degli interventi

Nella figura 5-3 sono rappresentati gli interventi previsti per la tratta in oggetto.

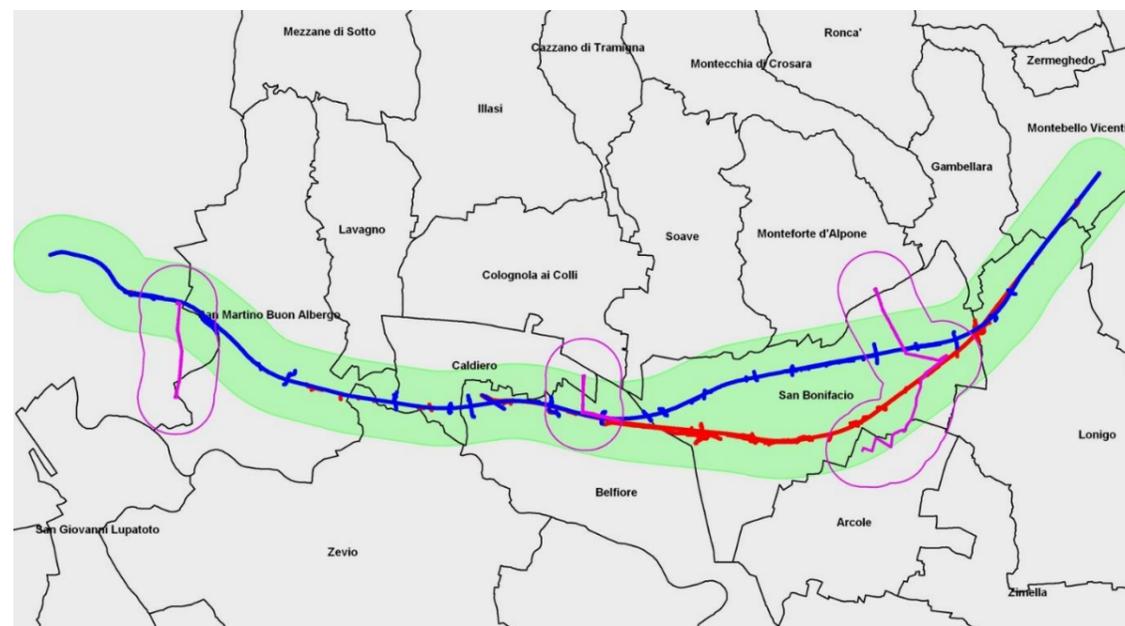


Fig. 5-3: Inquadramento degli elettrodotti nel progetto della linea ferroviaria

5.1.3 I SITI DI PRODUZIONE INERTI E RECUPERO AMBIENTALE

Il progetto di coltivazione e di recupero interessa tre siti di produzione inerti e recupero ambientale: n. 2 cave apri e chiudi (Cava La Gualda e Cava Zevio loc. Sabbionara) e n. 1 cava con parziale ritombamento e sistemazione finale a cassa di espansione (Cava Zevio loc. Diga).

Il progetto è stato redatto con riferimento a quanto previsto dalla normativa tecnica vigente. L'attività di coltivazione di cave nella Regione Veneto è soggetta alle disposizioni della L.R. 07.09.1982, n. 44 – "Norme per la disciplina dell'attività di cava" – di competenza regionale poiché ancora vigente in regime transitorio.

Con deliberazione n. 2015 in data 4.11.2013 la Giunta Regionale ha quindi adottato il Piano Regionale delle Attività di Cava (PRAC), che regola le attività estrattive la produzione di sabbia e ghiaia, detrito e calcari per costruzioni, e avviato la fase di pubblicazione e di raccolta delle osservazioni.

Lo stesso Piano prevede che nei fabbisogni regionali pianificati non sono considerate le necessità di materiale espresse dalle grandi infrastrutture viabilistiche poiché, come previsto dall'art. 9 della L.R. 9 agosto 2002 n. 15, sono state reintrodotte per tali fattispecie, nell'ambito della procedura di approvazione di V.I.A., anche la possibilità di

autorizzare cave di prestito, funzionali allo specifico reperimento del materiale necessario alle realizzazioni dell'opera, e quindi avulse dalla pianificazione dell'attività di cava.

A tal proposito si richiama inoltre quanto definito dal Piano Cave della Regione Veneto (PRAC) del 2013 adottato con Delibera Regionale n. 2015 del 04.11.2013: "Non si considerano nei calcoli dei fabbisogni le necessità di materiale espresse dalle grandi infrastrutture viabilistiche poiché, come previsto dall'art. 9 della L.R. 9 agosto 2002 n. 15, sono state reintrodotte per tali fattispecie, nell'ambito della procedura di approvazione di V.I.A., anche la possibilità di autorizzare cave di prestito, funzionali allo specifico reperimento del materiale necessario alle realizzazioni dell'opera, e quindi avulse dalla pianificazione dell'attività di cava."

L'accesso ai siti, localizzato rispettivamente in adiacenza e in prossimità dalla linea ferroviaria, è garantito da viabilità locale e piste di cantiere a sud est dell'area di cava.

Dall'analisi dei siti potenzialmente idonei per le attività estrattive dal Piano Cave vigente è emerso che gli unici siti idonei e limitrofi sono tutti ubicati a ovest della città di Verona in posizione non baricentrica rispetto all'intero tracciato.

Pertanto, dal punto di vista prestazionale, socio-ambientale ed economico, si è ritenuto meno impattante ricercare siti potenzialmente idonei per le attività estrattive in posizione limitrofa alla linea e con potenzialità estrattive quanto più possibile vicine ai fabbisogni reali.

Inoltre, la scelta di progettare n. 2 siti come cava di estrazione e totale ritombamento (Cave apri e chiudi) e n. 1 sito Cava di estrazione e parziale chiusura, è scaturita dall'effettivo bisogno di materiale inerte combinata con la necessità di sistemazione del materiale di scavo non reimpiegabile all'interno dell'opera. (Per i dettagli si rimanda al Piano di gestione e di Utilizzo delle Terre ex D.M. 161/2012 - Elab. IN0D01DI2RGCA0001002D).

Si precisa che tali cave serviranno sia il sublotto Verona-Montebello Vicentino che il sublotto Montebello Vicentino-Vicenza.

Il processo di elaborazione della scelta dei siti di cava è stato sviluppato anche in base a criteri/categorie di tipo socio-ambientale e prestazionale ed economico.

Per quanto riguarda la categoria “socio-ambientale (ambiente antropico)” sono state considerate le possibili pressioni esercitate dalle movimentazioni del materiale, sia in termini di approvvigionamento che di conferimento, sull’ambiente più significativamente modificato dall’uomo e in cui la popolazione risulta essa stessa ricettore di impatto da parte delle azioni di progetto (sia relativi a centri abitati in prossimità della viabilità utilizzata per il trasporto che i nuclei eventualmente presenti in prossimità dei siti stessi). In particolare:

- La pressione sulla viabilità pubblica. L’approvvigionamento da cave di mercato (tutte ubicate a ovest della città di Verona in posizione non baricentrica rispetto all’intero tracciato (cfr. Elab. IN0D0DI2A1CA0001001B00A) comporta considerevoli pressioni, seppur temporanee, sul traffico in fase di realizzazione dell’opera. Il trasporto di inerti dai siti di produzione (quali le cave di mercato) ai potenziali siti di utilizzo (opere di Linea) esercita una pressione considerevole per l’impiego della sola viabilità esistente.
- L’Interferenza/pressione dei mezzi di trasporto degli inerti e centri abitati attraversati. La lunga percorrenza per l’approvvigionamento da mercato crea altresì una pressione - in termini di rumore e polveri - sui recettori presenti nelle immediate vicinanze dei tratti stradali utilizzati per portare materiale dal sito di produzione al sito di utilizzo.

Per quanto riguarda la categoria “prestazionale” un parametro molto importante in ottica di sostenibilità è quello delle distanze fra i siti di produzione e siti di utilizzo/deposito in quanto questo dato incide sui consumi energetici dell’opera, sulle emissioni in atmosfera, sui tempi e sui costi del trasporto. La distanza infatti condiziona sia i tempi di percorrenza che la pressione sull’edificato in quanto la correlazione non può essere automatica dipendendo dal tipo di viabilità percorsa e dall’edificato. Il sito di Zevio consente di approvvigionare un maggior volume di materiale inerte anche pregiato ad una minor distanza.

Per quanto riguarda la categoria “economica” sono stati considerati l’insieme dei costi quantificabili e non. In particolare:

- per costi non quantificabili si intendono i benefici determinati dal risparmio del tempo, riduzioni delle pressioni/impatto ambientali (rumore, atmosfera, traffico...). Questi benefici, pur essendo chiaramente individuabili, sono di difficile quantificazione, di conseguenza l’analisi è rimasta a livello qualitativo.

- per costi quantificabili si intendono i minori costi di trasporto del materiale dalle cave individuate rispetto alle cave di mercato (circa 25 km in meno) e l’eliminazione del costo di smaltimento presso siti autorizzati del materiale da ricollocare nel sito di Cava Zevio loc. Via Diga.

Cava di prestito di Zevio in loc. Via Diga (Cassa di espansione Zevio)

La Cava di prestito di Zevio in loc. Via Diga con parziale ritombamento e sistemazione finale a cassa di espansione del Fiume Adige, nel tratto compreso tra la presa del canale Ex S.A.V.A. fino alla confluenza con il torrente Alpone ad Albaredo.

L’intervento interessa una porzione di golena, attualmente adibita a uso agricolo e totalmente in proprietà privata, ubicata in sinistra idraulica del fiume Adige, come rappresentato in Fig. 5.4



Fig. 5-4: Inquadramento territoriale dell’area cassa di espansione Zevio

La cassa di espansione sarà costituita da un bacino di laminazione, che utilizzerà la quasi la totalità dell'area disponibile (circa 65 ha adibiti a cassa). Il bacino verrà realizzato con uno scavo a profondità media di circa 4.0 m dal piano campagna, in modo tale da permettere l'invaso di circa 1.900.000 m³ d'acqua. Per realizzare l'intervento si renderà necessaria la movimentazione, con successivo allontanamento, del materiale inerte proveniente dagli scavi, il cui volume si stima pari a circa 2.750.000 m³.

Il funzionamento idraulico dell'opera seguirà lo schema di cassa di espansione "in derivazione", in cui l'invaso temporaneo dell'acqua all'interno dell'area avverrà in un bacino separato dall'alveo principale e dal terreno circostante. Il riempimento del bacino avverrà attraverso un'opera di presa, costituita da uno sfioratore di larghezza e quota di sfioro adeguati a far transitare la portata di progetto. Per garantire il corretto funzionamento dell'opera di presa sarà necessario che la scala delle portate della sezione di deflusso non subisca dei cambiamenti nel corso del tempo, in modo tale da consentire l'innescamento dello sfioratore di presa nelle condizioni di progetto. Per tale motivo potrà essere necessario realizzare, immediatamente a valle dell'opera di presa, una soglia per la stabilizzazione del fondo.

La restituzione delle acque avverrà attraverso un manufatto di scarico, che verrà realizzato nella zona di valle del bacino di laminazione. Il manufatto sarà costituito, in prima ipotesi, da scatolari in calcestruzzo di dimensioni adeguate e regolabili per mezzo di paratoie piane a scorrimento verticale.

Il progetto della cassa di espansione prevede importanti opere di rinaturalizzazione dell'area consistenti nella realizzazione di nuove aree umide (3 laghetti) e di importanti opere a verde connesse alle zone umide e ai bordi della cassa stessa, al fine di integrare al meglio, a livello paesaggistico e ambientale, l'intervento con il sistema fluviale del fiume Adige.

Gli interventi sono essenzialmente indirizzati alla creazione di habitat umidi nell'area della cassa di espansione, al potenziamento della vegetazione ripariale lungo la sponda sinistra del fiume Adige e alla formazione di gruppi e filari arborei di caratterizzazione paesaggistica lungo il perimetro dell'area di intervento.

La realizzazione di una copertura vegetale costituisce una scelta progettuale funzionale sia agli aspetti ambientali ed estetico-percettivi, sia a quelli tecnico-funzionali e in particolare svolge le seguenti funzioni:

ecologiche (ricostituzione del continuum vegetale): restauro dell'ecosistema attraverso la "ri-costituzione" di un ambiente naturale in grado di innescare processi di spontanea evoluzione dell'ecosistema verso comunità biotiche sempre più stabili e dotate di facoltà di autoregolazione, riavviando così i processi ecologici interrotti dall'attività di cantiere oltre ad incrementare la biodiversità favorendo la diffusione delle specie arboree ed arbustive autoctone;

paesistico-percettive: inserimento del sito nell'immagine di paesaggio attraverso opere a verde in grado di integrare il sito con i diversi spazi in cui esso si iscrive richiamando le specificità del luogo. Il progetto ha tenuto pertanto conto della necessità di garantire il miglior inserimento paesaggistico delle aree, in funzione delle caratteristiche paesistico-ambientali del contesto in cui ricadono.

Cave apri e chiudi ("La Gualda" e "Zevio")

Le due cave apri e chiudi previste, anch'esse realizzate in base all'art. 9 della L.R. 9 agosto 2002 n. 15, sono ubicate in località Sabbionara a Nord-Est dell'abitato del Comune di Zevio (VR) e in località Gualda a Ovest della frazione di Paulona nel Comune di Montecchio Maggiore e di Montebello V. (VI).

Entrambe le suddette cave ricadono in aree adibite attualmente ad uso agricolo, ed hanno:

- la cava Zevio in loc. Sabbionara una superficie complessiva di circa 21 ha e quote altimetriche comprese tra 28÷30 m s.m.m. ;
- la cava apri e chiudi in loc. La Gualda ha una superficie complessiva di circa 10 ha e quote altimetriche pari a 60 m s.m.m.

5.1.4 CANTIERIZZAZIONE

I cantieri previsti per i lavori del sub lotto Verona – Montebello Vicentino sono stati variati rispetto a quanto definito nel progetto Preliminare del 2003.

In particolare si segnala che rispetto al PP 2003, nel PD sono stati effettuate le seguenti modifiche:

- spostamento e nuove configurazioni di layout dei cantieri nel tratto in cui il tracciato PP coincide col PD;
- realizzazione nuovi cantieri per il tratto Variante San Bonifacio.

Allo scopo di ridurre l'impatto della circolazione di mezzi sulla viabilità esistente e di utilizzare risorse in modo omogeneo per l'intero periodo di costruzione, si è considerato di programmare i lavori in tre distinte serie. In particolare si ipotizza la suddivisione del tracciato in 3 lotti costruttivi, aventi estensione:

- Lotto 1 da km 0+000 a km 10+045;
- Lotto 2 da km 10+045 a km 19+159;
- Lotto 3 da km 19+159 a Km 32+525.

Ciascun lotto costituisce una parte sostanzialmente indipendente del nuovo tracciato ferroviario per quel che riguarda le operazioni di costruzione e organizzazione di cantiere.

Sulla base di quanto sopra espresso, per la realizzazione del Sub-Lotto LF1, si prevede complessivamente l'impianto di n°13 cantieri, così suddivisi:

- 4 Campi Base;
- 3 Cantieri Industriali con relative annesse aree operative;
- 5 Cantieri Operativi;
- 1 Cantiere di Armamento;
- 1 Cantiere Tecnologico.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa di sintesi, suddivisa per lotti, con indicati i seguenti elementi caratteristici:

- Denominazione area;
- Progressiva;
- Superficie;
- Presenza di aree per lo stoccaggio di reflui e fanghi;
- Presenza di aree per lo stoccaggio dei terreni;
- Presenza di impianti di betonaggio e/o prefabbricazione;
- Eventuale area operativa annessa al cantiere industriale.

	CANTIERE	DENOMINAZIONE	PROGR	SUP.	STOCC. MATERIALE	IMP. BETONAGGIO	IMP. PREFABB.	AREA OPERATIVA ANNESSA
LOTTO 1 0+000 - 10+045	CB 1.1 (Sede Tronco)	Campo Base Verona Est	3.750	44.490				
	CA 1.2	Cantiere Armamento S.Martino	4.300	160.340				
	CT 1	Cantiere Tecnologico S.Martino	5.000	28.150				
	CO 1.3	Cantiere Operativo S.Martino	6.700	37.330	X			
	CI 1.4	Cantiere Industriale S.Martino	6.800	35.440	X	X		CO 1.5
	CO 1.6	Cantiere Operativo Fibbio	9.400	25.580	X			
LOTTO 2 10+045 - 19+159	CI 2.1	Cantiere industriale Belfiore	12.700	33.670	X			CO 2.2
	CB 2.3	Campo Base Belfiore	12.900	35.970				
	CO 2.4	Cantiere Operativo Belfiore	15.700	41.560	X			
LOTTO 3 19+159 - 32+460	CO 3.1	Cantiere Operativo Alpone	21.000	51.524	X	X	X	
	CI 3.2	Cantiere Industriale Bonifacio	22.400	36.210	X	X		CO 3.3
	CO 3.4	Cantiere Operativo Bonifacio	25.700	43.680	X			
	CB 3.5	Campo Base Lonigo	29.000	45.130				
LOTTO 5	CB 5.2 (Sede Consorzio + Sede Tronco)	Campo Base Vicenza Fiera	46.000	84.000				

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA 1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: INQUADRAMENTO E STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	
	PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D 01 DI2 RGSA0000001 E	. Pag 19 di 26

6 LO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE E LA SUA STRUTTURA

Il SIA è stato redatto tenendo conto della struttura del precedente SIA relativo al Progetto Preliminare “del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova, limitatamente alle tratte di 1^a fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova” approvato con prescrizioni e raccomandazioni con Delibera n. 94 del 29 marzo 2006 del CIPE.

La struttura del SIA in oggetto, anche se ricalibrata sulla base degli interventi da valutare e del quadro degli impatti ad essi associato; ripropone l’articolazione per Quadri, struttura a tutt’oggi confermata dalle specifiche tecniche ancora vigenti (D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e s.m.i. *Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all’art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell’art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377.*).

A tal fine, e con riferimento all’elenco elaborati a conclusione del presente documento, lo SIA è organizzato nel seguente modo:

- **Quadro di Riferimento Programmatico**, che raccoglie le analisi inerenti lo stato del territorio rispetto alla Pianificazione e alla Programmazione (territoriale, urbanistica, ambientale ed economico-territoriale), il sistema dei vincoli e delle tutele, la pianificazione e la programmazione dei trasporti, le analisi socio-economiche e la verifica dei relativi livelli di interferenza/coerenza con le opere in progetto.

Il Quadro di Riferimento Programmatico pone a confronto il progetto delle parti variate a sud dell’abitato con il tracciato approvato dal CIPE nel 2006, che entra nell’abitato di San Bonifacio in affiancamento alla linea storica; esaminando per ambedue le soluzioni, i possibili impatti e le criticità sul sistema territoriale e urbanistico del contesto in cui si inserisce l’intervento proposto.

A tal fine nel Quadro di Riferimento Programmatico, per fornire tutti gli elementi conoscitivi e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale settoriale che costituiscono i parametri di riferimento del giudizio di compatibilità ambientale, si è proceduto in primis alla descrizione della metodologia di valutazione del livello di coerenza, poi all’analisi dello stesso nel contesto delle modificazioni

IN0D01DI2RGSA0000001E_00A

territoriali, economiche e sociali, partendo dalla pianificazione comunitaria (i corridoi europei), per poi giungere a quella nazionale, regionale e provinciale sino ad arrivare alla valutazione della compatibilità urbanistica del progetto proposto con il sistema pianificatorio comunale.

I vincoli sono stati individuati attraverso l’analisi degli strumenti pianificatori più significativi a scala territoriale, la strumentazione urbanistica dei comuni interessati e infine dall’analisi dei vincoli di interesse storico artistico individuati dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali.

Da ognuno dei Piani analizzati sono stati estrapolati e riportati cartograficamente gli elementi naturalistici, paesaggistici e storico – culturali, oltre ai Siti di Importanza Comunitaria e alle Zone di protezione Speciale. Analoga procedura è stata effettuata per la predisposizione del quadro delle tutele.

I contenuti delle analisi sono riportati nella **Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico** (cod.elab. IN0D00DI2RGSA000P001D_00A).

- **Quadro di Riferimento Progettuale**, contenente la descrizione del Progetto in rapporto agli aspetti tecnici, funzionali, prestazionali e ambientali; l’approfondimento e l’ottimizzazione della cantierizzazione; la definizione, in stretta correlazione con il Quadro di Riferimento Ambientale, del sistema di interventi di Mitigazione e Compensazione degli interventi per la fase di cantiere e per quella di esercizio; il progetto di Monitoraggio Ambientale.

Il Quadro di Riferimento Progettuale, in questa specifica sezione del SIA redatto per le parti non comprese nel Progetto Preliminare approvato con la Delibera CIPE 94//2006, ha la finalità di illustrare le caratteristiche funzionali, geometriche, tecniche e strutturali del progetto definitivo della subtratta Verona – Vicenza / sub-lotto 1 Verona – Montebello della linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova, nonché le azioni prodotte, durante le relative fasi di costruzione e di esercizio.

La configurazione plano-altimetrica della linea ferroviaria, così come definita nel Progetto Definitivo presentato, è stata elaborata a seguito dello studio dell'alternativa di tracciato nel tratto di attraversamento di San Bonifacio.

In particolare, nell'ambito del PD - Variante di San Bonifacio in oggetto, i "nuovi elementi" di progetto rispetto al PP approvato risultano essere i seguenti:

- variante di tracciato nel tratto di attraversamento di San Bonifacio dal km. 12+725 al km 29+482.31;
- realizzazione di n. 3 elettrodotti "entra – esce", di alimentazione delle sottostazioni AV/AC di San Martino Buon Albergo, Belfiore e Locara e di un cavidotto di collegamento tra la sottostazione TERNA di Dugale e la sottostazione AV/AC di Locara
- Siti di produzione inerti e recupero ambientale (Cava Zevio, Cava "La Gualda", Cassa di espansione Zevio).

Sempre in sede di progettazione definitiva si è operato al fine di ottemperare alle varie istanze prescrittive formulate nella citata Delibera CIPE di approvazione del PP.

I contenuti delle analisi sono riportati nella **Relazione del Quadro di Riferimento Progettuale** (cod.elab. *IN0D01DI2RGSAA000G001D_00A*).

- **Quadro di Riferimento Ambientale**, che contiene, per le specifiche componenti previste dal D.P.C.M. 27/12/1988 e s.m.i., le analisi riguardanti lo stato attuale tradotto nelle relative sensibilità ambientali e le modificazioni attese a seguito della realizzazione dell'intervento, questo aspetto è stato codificato e stimato attraverso la definizione e la previsione degli impatti associati alle varie azioni di progetto, per la fase di antiere e per la fase di esercizio.

Le componenti ambientali interessate e analizzate nel presente documento *Quadro di Riferimento Ambientale* del SIA, per la tratta Verona – Montebello Vicentino, sono le seguenti:

- Atmosfera;
- Ambiente idrico;
- Suolo e sottosuolo;

- Vegetazione, flora e fauna;
- Ecosistemi;
- Paesaggio;
- Rumore;
- Vibrazioni;
- Radiazioni non ionizzanti;
- Salute pubblica;
- Archeologia.

All'interno del Quadro di Riferimento Ambientale è stata elaborata la "Valutazione degli impatti". La valutazione degli impatti è stata elaborata attraverso l'assegnazione di un giudizio d'impatto formalizzato, basato su 2 parametri: il livello di pressione ambientale e la sensibilità. La combinazione di tali parametri ha permesso di attribuire all'unità territoriale oggetto dell'analisi, definito l'ambito d'impatto, il giudizio d'impatto per ogni fattore di pressione contenuto all'interno delle checklist. La valutazione degli impatti, a seguito delle analisi ambientali svolte per ogni componente interessata, analizza la Variante di San Bonifacio, le nuove reti elettriche e i siti di produzione inerti e recupero ambientale (Cava Zevio, Cassa di Espansione Zevio e Cava la Gualda) per le fasi di costruzione e di esercizio. Inoltre, si segnala che il PD ha previsto la variazione dei cantieri lungo tutto la tratta, pertanto questi sono oggetto della valutazione degli impatti.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla trattazione specialistica riportata al capitolo 15 "Valutazione degli Impatti" della Relazione del Quadro di Riferimento Ambientale.

Al fine di mitigare e contenere gli impatti previsti e analizzati nel presente SIA (Quadro di Riferimento Ambientale) sono stati definiti specifici interventi di mitigazione ambientale riferiti alla situazione di impatto verificate e di compensazione degli impatti residui.

I contenuti delle analisi sono riportati nella **Relazione del Quadro di Riferimento Ambientale** (cod.elab. *IN0D00DI2RGSAA000A001D_00A*).

 	Linea AV/AC VERONA – PADOVA	
	1° Sublotto: VERONA – MONTEBELLO VICENTINO	
	Titolo: INQUADRAMENTO E STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	
PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. IN0D 01 DI2 RGSAA000001 E	. Pag 21 di 26	

Si sottolinea che la metodologia di analisi utilizzata all'interno dello SIA è stata quella di individuare un buffer di un chilometro, da ambo i lati dell'infrastruttura, entro il quale sono state predisposte e redatte tutte le analisi, lo stesso procedimento è stato ripetuto per i tre elettrodotti aerei, il cavidotto e i siti di approvvigionamento inerti e recupero ambientale.

Paesaggistica ai sensi del DPCM12/12/2005 (cod. elab. *IN0D00DI2RGIM0007001C_00A*), unitamente agli allegati correlati. La stessa costituisce la documentazione tecnico-illustrativa presentata a corredo della richiesta di rilascio della autorizzazione paesaggistica, così come previsto dagli articoli 146 e 159 del D. Lgs. del 22 gennaio 2004 n. 42 e s.m.i.

6.1 ELABORATI AMBIENTALI A CORREDO DEL SIA

Studio di incidenza

In coerenza con quanto disciplinato nell'articolo 5 del Decreto del Presidente della Repubblica del 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i. (*"Regolamento di attuazione della Direttiva 92/43/CEE" relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche*), la valutazione di incidenza è una procedura finalizzata alla verifica e alla valutazione degli effetti di attività e interventi sui siti che fanno parte della Rete Natura 2000, e all'individuazione di misure di mitigazione / compensazione che contrastano il deterioramento dei siti stessi.

Si richiama inoltre la prescrizione della Delibera CIPE 94/2006 nella quale si prescrive *"Approfondire la valutazione di incidenza per la linea ferroviaria e per la linea elettrica, redigendola secondo quanto previsto dal D.P.R. n. 357/1997; per quanto riguarda la linea AT e qualora dalla valutazione di incidenza dovessero emergere impatti tali da comprendere la naturalità del SIC interferito, dovranno essere proposte soluzioni progettuali alternative e dovranno essere adottate le tecnologie a minor impatto ambientale da definire con un approfondimento in sede di progetto definitivo"* e alla quale si è fatto riferimento per l'elaborazione del presente studio.

Per i dettagli si rimanda all'elaborato specialistico **Relazione dello Studio d'incidenza** cod. elab. *IN0D00DI2RHIM0004001C_00A*).

Relazione Paesaggistica

Nell'ambito del progetto analizzato, che interessa i territori compresi nelle provincie di Verona e Vicenza, l'opera ricade in aree sottoposte a vincolo paesaggistico (ai sensi del D.Lgs. 42/2004). In ragione di tali interferenze con i vincoli paesaggistici insistenti sul territorio oggetto di intervento è stato necessario elaborare la **Relazione**

IN0D01DI2RGSAA000001E_00A

7 ELENCO ELABORATI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Si riporta di seguito l'elenco elaborati dello Studio di Impatto Ambientale.

Quadro di Riferimento Programmatico

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO																					
I	N	0	D	0	0	D	I	2	R	G	S	A	0	0	0	P	0	0	1	D	RELAZIONE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	C	2	S	A	0	0	0	P	0	0	1	C	COROGRAFIA DI RAFFRONTO TRA PP E PD
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	3	S	A	0	0	0	P	0	0	1	C	INDIVIDUAZIONE SU CTR - TAV.1/3
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	3	S	A	0	0	0	P	0	0	2	C	INDIVIDUAZIONE SU CTR - TAV.2/3
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	3	S	A	0	0	0	P	0	0	3	C	INDIVIDUAZIONE SU CTR - TAV.3/3
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	1	B	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	2	C	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	3	C	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	4	B	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	5	B	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	6	B	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	7	B	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	P	0	0	8	C	INDIVIDUAZIONE SU CTR AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	3	S	A	0	0	0	P	0	0	1	C	INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO - TAV. 1/3
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	3	S	A	0	0	0	P	0	0	2	C	INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO - TAV. 2/3
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	3	S	A	0	0	0	P	0	0	3	C	INDIVIDUAZIONE SU ORTOFOTO - TAV. 3/3
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	1	B	CARTA DEI VINCOLI TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	2	C	CARTA DEI VINCOLI TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	3	C	CARTA DEI VINCOLI TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	4	B	CARTA DEI VINCOLI TAV.4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	5	B	CARTA DEI VINCOLI TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	6	B	CARTA DEI VINCOLI TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	7	B	CARTA DEI VINCOLI TAV.7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	1	P	0	0	8	C	CARTA DEI VINCOLI TAV.8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	1	B	CARTA DELLE TUTELE TAV. 1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	2	C	CARTA DELLE TUTELE TAV. 2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	3	C	CARTA DELLE TUTELE TAV. 3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	4	B	CARTA DELLE TUTELE TAV. 4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	5	B	CARTA DELLE TUTELE TAV. 5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	6	B	CARTA DELLE TUTELE TAV. 6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	7	B	CARTA DELLE TUTELE TAV. 7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	2	P	0	0	8	C	CARTA DELLE TUTELE TAV. 8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	1	B	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 1/8

I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	2	C	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	3	C	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	4	B	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	5	B	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	6	B	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	7	B	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	S	A	0	0	3	P	0	0	8	C	MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE - TAV. 8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	3	S	A	0	0	1	P	0	0	1	C	INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI VERONA
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	1	P	0	0	2	B	INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI VERONA
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	2	P	0	0	1	C	INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI SAN MARTINO BUON ALBERGO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	2	P	0	0	2	C	INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI SAN MARTINO BUON ALBERGO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	Z	S	A	0	0	3	P	0	0	1	C	INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI ZEVIO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	3	P	0	0	2	C	INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI ZEVIO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	4	P	0	0	1	C	INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PATI DEI COMUNI DI BELFIORE, CALDIERO, COLOGNOLA AI COLLI, LAVAGNO - COMUNE DI CALDIERO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	4	P	0	0	2	C	INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI CALDIERO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	5	P	0	0	1	C	INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PATI DEI COMUNI DI BELFIORE, CALDIERO, COLOGNOLA AI COLLI, LAVAGNO - COMUNE DI BELFIORE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	5	P	0	0	2	C	INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI BELFIORE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	6	P	0	0	1	B	INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PRG DI SAN BONIFACIO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	6	P	0	0	2	B	INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PRG DI SAN BONIFACIO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	Z	S	A	0	0	7	P	0	0	1	B	INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI LONIGO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	7	P	0	0	2	B	INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PRG DI LONIGO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	8	P	0	0	1	B	INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PATI DEI COMUNI DI GAMBELLARA, MONTEBELLO VIC.NO, MONTORSO VIC.NO, ZERMEGHEDO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	8	P	0	0	2	B	INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI MONTEBELLO VICENTINO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	9	P	0	0	1	B	INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI ARCOLE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	9	P	0	0	2	B	INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI ARCOLE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	1	0	P	0	0	1	B	INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI MONTEFORTE D'ALPONE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	1	0	P	0	0	2	B	INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PI DI ARCOLE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	1	1	P	0	0	1	B	INQUADRAMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PAT DI MONTECCHIO MAGGIORE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	1	1	P	0	0	2	B	INSERIMENTO URBANISTICO DELL'OPERA NEL PRG DI MONTECCHIO MAGGIORE

Quadro di Riferimento Progettuale

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE																						
I	N	0	D	0	1	D	I	2	R	G	S	A	0	0	0	G	0	0	1	E	RELAZIONE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	C	3	S	A	0	0	0	G	0	0	1	C	COROGRAFIA DI RAFFRONTO TRA PROGETTO PRELIMINARE E PROGETTO DEFINITIVO -TAV.1/3	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	C	3	S	A	0	0	0	G	0	0	2	C	COROGRAFIA DI RAFFRONTO TRA PROGETTO PRELIMINARE E PROGETTO DEFINITIVO -TAV.2/3	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	C	3	S	A	0	0	0	G	0	0	3	C	COROGRAFIA DI RAFFRONTO TRA PROGETTO PRELIMINARE E PROGETTO DEFINITIVO -TAV.3/3	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	S	A	0	0	0	G	0	0	1	B	INDIVIDUAZIONE TRACCIATO SL01 SU ORTOFOTO AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.1/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	S	A	0	0	0	G	0	0	2	C	INDIVIDUAZIONE TRACCIATO SL01 SU ORTOFOTO AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.2/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	S	A	0	0	0	G	0	0	3	C	INDIVIDUAZIONE TRACCIATO SL01 SU ORTOFOTO AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.3/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	S	A	0	0	0	G	0	0	4	B	INDIVIDUAZIONE TRACCIATO SL01 SU ORTOFOTO AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.4/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	S	A	0	0	0	G	0	0	5	B	INDIVIDUAZIONE TRACCIATO SL01 SU ORTOFOTO AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.5/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	S	A	0	0	0	G	0	0	6	B	INDIVIDUAZIONE TRACCIATO SL01 SU ORTOFOTO AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.6/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	S	A	0	0	0	G	0	0	7	B	INDIVIDUAZIONE TRACCIATO SL01 SU ORTOFOTO AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.7/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	I	4	S	A	0	0	0	G	0	0	8	C	INDIVIDUAZIONE TRACCIATO SL01 SU ORTOFOTO AGGIORNATA (CON VOLO) - TAV.8/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	L	5	S	A	0	0	0	G	0	0	1	B	PLANIMETRIA E PROFILO GENERALE SL01 - TAV.1/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	L	5	S	A	0	0	0	G	0	0	2	B	PLANIMETRIA E PROFILO GENERALE SL01 - TAV.2/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	L	5	S	A	0	0	0	G	0	0	3	B	PLANIMETRIA E PROFILO GENERALE SL01 - TAV.3/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	L	5	S	A	0	0	0	G	0	0	4	B	PLANIMETRIA E PROFILO GENERALE SL01 - TAV.4/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	L	5	S	A	0	0	0	G	0	0	5	B	PLANIMETRIA E PROFILO GENERALE SL01 - TAV.5/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	L	5	S	A	0	0	0	G	0	0	6	B	PLANIMETRIA E PROFILO GENERALE SL01 - TAV.6/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	L	5	S	A	0	0	0	G	0	0	7	B	PLANIMETRIA E PROFILO GENERALE SL01 - TAV.7/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	L	5	S	A	0	0	0	G	0	0	8	A	PLANIMETRIA E PROFILO GENERALE SL01 - TAV.8/8	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	Z	S	A	0	0	3	G	0	0	2	A	VIADOTTO ALPONE PIANTE /PROSPETTO/SEZIONE TAV.1/2	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	Z	S	A	0	0	3	G	0	0	3	A	VIADOTTO ALPONE PIANTE /PROSPETTO/SEZIONE TAV.2/2	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	7	S	A	0	0	4	G	0	0	1	B	VIADOTTO SAN BONIFACIO - PIANTE /PROSPETTO/SEZIONE	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	7	S	A	0	6	0	G	0	0	1	A	CAVALCAFERROVIA AL Km 18+ 914,05 PLANIMETRIA DI PROGETTO	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	F	Z	S	A	0	6	0	G	0	0	1	A	CAVALCAFERROVIA AL Km 18+ 914,05 PIANTA DI FONDAZIONE E SEZIONE LONGITUDINALE	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	W	B	S	A	0	0	0	G	0	0	1	B	SEZIONI TRASVERSALI TIPO TAV1/2	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	W	B	S	A	0	0	0	G	0	0	2	B	SEZIONI TRASVERSALI TIPO TAV2/2	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	7	S	A	0	0	8	G	0	0	1	B	FERMATA LONIGO - FABBRICATO VIAGGIATORI PLANIMETRIA ANTE-POST OPERAM KM 27+560,60	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	9	S	A	0	0	8	G	0	0	1	B	FERMATA LONIGO - FABBRICATO VIAGGIATORI PIANTA FUNZIONALE KM 27+560,62	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	9	S	A	0	0	8	G	0	0	2	B	FERMATA LONIGO - FABBRICATO VIAGGIATORI PROSPETTI E SEZIONI KM 27+560,61	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	D	X	S	A	0	0	8	G	0	0	1	B	FERMATA LONIGO - FABBRICATO VIAGGIATORI KM 27+560,62 RENDERING	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	9	G	0	0	1	B	PLANIMETRIA - ELETTRDOTTO BELFIORE	
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	9	G	0	0	2	B	PLANIMETRIA - ELETTRDOTTO S.MARTINO B.	

I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	9	G	0	0	3	B	PLANIMETRIA - ELETTRDOTTO LOCARA
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	9	G	0	0	4	B	PLANIMETRIA - CAVIDOTTO DUGALE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	Z	6	S	A	0	0	0	G	0	0	1	B	PROFILO - ELETTRDOTTO BELFIORE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	Z	6	S	A	0	0	0	G	0	0	2	B	PROFILO - ELETTRDOTTO S.MARTINO B.
I	N	0	D	0	0	D	I	2	Z	6	S	A	0	0	0	G	0	0	3	B	PROFILO - ELETTRDOTTO LOCARA
I	N	0	D	0	0	D	I	2	Z	6	S	A	0	0	0	G	0	0	4	B	PROFILO - CAVIDOTTO DUGALE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	C	4	S	A	0	0	0	G	0	0	1	B	COROGRAFIA ACCESSI MICRO CANTIERI - ELETTRDOTTO BELFIORE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	C	4	S	A	0	0	0	G	0	0	2	B	COROGRAFIA ACCESSI MICRO CANTIERI - ELETTRDOTTO S.MARTINO B.
I	N	0	D	0	0	D	I	2	C	4	S	A	0	0	0	G	0	0	3	B	COROGRAFIA ACCESSI MICRO CANTIERI - ELETTRDOTTO LOCARA
I	N	0	D	0	0	D	I	2	C	4	S	A	0	0	0	G	0	0	4	B	COROGRAFIA ACCESSI MICRO CANTIERI - CAVIDOTTO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	G	0	0	1	B	INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI ESERCIZIO - PLANIMETRIA TAV. 1/7
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	G	0	0	2	B	INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI ESERCIZIO - PLANIMETRIA TAV. 2/7
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	G	0	0	3	B	INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI ESERCIZIO - PLANIMETRIA TAV. 3/7
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	G	0	0	4	B	INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI ESERCIZIO - PLANIMETRIA TAV. 4/7
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	G	0	0	5	B	INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI ESERCIZIO - PLANIMETRIA TAV. 5/7
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	G	0	0	6	B	INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI ESERCIZIO - PLANIMETRIA TAV. 6/7
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	G	0	0	7	B	INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI ESERCIZIO - PLANIMETRIA TAV. 7/7
I	N	0	D	0	0	D	I	2	W	9	S	A	0	0	0	G	0	0	1	B	OPERE A VERDE - SEZIONI TIPO - TAV.1/2
I	N	0	D	0	0	D	I	2	W	9	S	A	0	0	0	G	0	0	2	B	OPERE A VERDE - SEZIONI TIPO - TAV.2/2
I	N	0	D	0	0	D	I	2	B	C	S	A	0	0	0	G	0	0	1	B	PARTICOLARI COSTRUTTIVI BARRIERE ANTIRUMORE H2.75
I	N	0	D	0	0	D	I	2	B	C	S	A	0	0	0	G	0	0	2	B	PARTICOLARI COSTRUTTIVI BARRIERE ANTIRUMORE H3.75
I	N	0	D	0	0	D	I	2	B	C	S	A	0	0	0	G	0	0	3	B	PARTICOLARI COSTRUTTIVI BARRIERE ANTIRUMORE H4.75
I	N	0	D	0	0	D	I	2	B	C	S	A	0	0	0	G	0	0	4	B	PARTICOLARI COSTRUTTIVI BARRIERE ANTIRUMORE H5.75
I	N	0	D	0	0	D	I	2	B	C	S	A	0	0	0	G	0	0	5	B	PARTICOLARI COSTRUTTIVI BARRIERE ANTIRUMORE H6.75
I	N	0	D	0	0	D	I	2	B	Z	S	A	0	0	0	G	0	0	1	B	PARTICOLARI COSTRUTTIVI DEGLI INTERVENTI DIRETTI
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	0	G	0	0	1	C	QUADRO DI INSIEME CANTIERIZZAZIONE DELL'OPERA - PLANIMETRIA - TAV. 1/2
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	0	G	0	0	2	C	QUADRO DI INSIEME CANTIERIZZAZIONE DELL'OPERA - PLANIMETRIA - TAV. 2/2
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	1	G	0	0	1	C	PLANIMETRIA AREE DI CANTIERE, PISTA LUNGOLINEA E ACCESSO AI CANTIERI - TAV. 1/3
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	1	G	0	0	2	C	PLANIMETRIA AREE DI CANTIERE, PISTA LUNGOLINEA E ACCESSO AI CANTIERI - TAV. 2/3
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	1	G	0	0	3	C	PLANIMETRIA AREE DI CANTIERE, PISTA LUNGOLINEA E ACCESSO AI CANTIERI - TAV. 3/3
I	N	0	D	0	0	D	I	2	S	H	S	A	0	0	0	G	0	0	1	C	SCHEDE SITI DI CAVE E DEPOSITI
I	N	0	D	0	0	D	I	2	S	H	S	A	0	0	0	G	0	0	2	B	SCHEDE SITI DI CANTIERE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	S	H	S	A	0	0	0	G	0	0	3	C	SCHEDE SITI ITINERARI E PERCORSI PER IL TRASPORTO MATERIALI
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	2	G	0	0	1	C	INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI CANTIERE- PLANIMETRIA TAV. 1/6
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	2	G	0	0	2	C	INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI CANTIERE- PLANIMETRIA TAV. 2/6
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	2	G	0	0	3	C	INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI CANTIERE - PLANIMETRIA TAV. 3/6

I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	2	G	0	0	4	C	INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI CANTIERE-PLANIMETRIA TAV. 4/6
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	2	G	0	0	5	C	INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI CANTIERE-PLANIMETRIA TAV. 5/6
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	2	G	0	0	6	C	INTERVENTI DI MITIGAZIONE IN FASE DI CANTIERE -PLANIMETRIA TAV. 6/6
I	N	0	D	0	0	D	I	2	R	G	S	A	0	0	0	G	0	0	3	C	CAVA LA GUALDA - RELAZIONE TECNICA GENERALE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	G	0	1	1	C	CAVA LA GUALDA- INQUADRAMENTO VIABILISTICO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	G	0	1	2	B	CAVA LA GUALDA- UBICAZIONE AREA DI CAVA SU CTR
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	6	S	A	0	0	0	G	0	0	5	C	CAVA LA GUALDA - PLANIMETRIA CATASTALE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	6	S	A	0	0	0	G	0	0	6	C	CAVA LA GUALDA - STATO DI FATTO - PLANIMETRIA
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	7	S	A	0	0	0	G	0	0	8	B	CAVA LA GUALDA - STATO DI PROGETTO - PLANIMETRIA
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	6	S	A	0	0	0	G	0	0	8	C	CAVA LA GUALDA - PROGETTO DI SISTEMAZIONE AMBIENTALE - PLANIMETRIA
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	6	S	A	0	0	0	G	0	0	9	B	CAVA LA GUALDA - PLANIMETRIA DELLE INTERFERENZE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	7	S	A	0	0	0	G	0	0	7	B	CAVA LA GUALDA - SEZIONI ANTE E POST OPERAM
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	6	S	A	0	0	0	G	0	1	0	B	CAVA LA GUALDA - SCHEMA FASI DI COLTIVAZIONE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	Z	S	A	0	0	0	G	0	1	0	B	CAVA LA GUALDA - DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA
I	N	0	D	0	0	D	I	2	R	H	S	A	0	0	0	G	0	0	1	B	CAVA ZEVI0 - RELAZIONE TECNICA
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	G	0	1	3	B	CAVA ZEVI0 - INQUADRAMENTO AREA DI CAVA SU CTR
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	4	S	A	0	0	0	G	0	1	4	B	CAVA ZEVI0 - INQUADRAMENTO VIABILISTICO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	6	S	A	0	0	0	G	0	1	2	B	CAVA ZEVI0 - PLANIMETRIA CATASTALE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	6	S	A	0	0	0	G	0	1	3	B	CAVA ZEVI0 - PLANIMETRIA STATO DI FATTO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	6	S	A	0	0	0	G	0	1	4	B	CAVA ZEVI0 - PLANIMETRIA DELLE INTERFERENZE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	6	S	A	0	0	0	G	0	1	5	B	CAVA ZEVI0 - PLANIMETRIA PROGETTO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	W	8	S	A	0	0	0	G	0	0	7	B	CAVA ZEVI0 - SEZIONI ANTE E POST OPERAM
I	N	0	D	0	0	D	I	2	D	Z	S	A	0	0	0	G	0	0	8	B	SCHEMA FASI DI COLTIVAZIONECAVA ZEVI0 -
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	6	S	A	0	0	0	G	0	1	6	B	CAVA ZEVI0 - PLANIMETRIA DELLA SISTEMAZIONE AMBIENTALE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	D	X	S	A	0	0	0	G	0	0	0	B	CAVA ZEVI0 - DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA
CASSA DI ESPANSIONE ZEVI0																					
I	N	0	D	0	0	D	I	2	R	G	S	A	0	0	0	G	0	0	4	B	RELAZIONE GENERALE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	R	H	S	A	0	0	0	G	0	0	2	B	RELAZIONE GEOLOGICA, IDROGEOLOGICA E GEOTECNICA
I	N	0	D	0	0	D	I	2	R	I	S	A	0	0	0	G	0	0	1	B	RELAZIONE IDROLOGICA E IDRAULICA
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	0	G	0	0	7	B	INDAGINI TOPOGRAFICHE PLANIMETRIA DELL'AREA NELLO STATO ATTUALE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	5	S	A	0	0	0	G	0	0	8	B	INDAGINI TOPOGRAFICHE. SEZIONI DI RILIEVO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	6	S	A	0	0	0	G	0	1	7	B	PLANIMETRIA CON UBICAZIONE DELLE INDAGINI GEOGNOSTICHE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	C	3	S	A	0	0	0	G	0	0	4	B	COROGRAFIA GENERALE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	6	S	A	0	0	0	G	0	1	8	B	PLANIMETRIA DI PROGETTO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	W	Z	S	A	0	0	0	G	0	0	3	B	SEZIONI TIPO E PARTICOLARI
I	N	0	D	0	0	D	I	2	W	Z	S	A	0	0	0	G	0	0	4	B	SEZIONI TRASVERSALI DI PROGETTO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	B	Z	S	A	0	0	0	G	0	0	2	B	MANUFATTO DI PRESA E MANUFATTO DI RESTITUZIONE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	6	S	A	0	0	0	G	0	1	9	B	PLANIMETRIA CATASTALE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	6	S	A	0	0	0	G	0	2	0	B	OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE-PLANIMETRIA GENERALE DEGLI INTERVENTI

I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	7	S	A	0	0	0	G	0	0	9	B	OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE-PROFILI
I	N	0	D	0	0	D	I	2	P	Z	S	A	0	0	0	G	0	1	1	B	OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE-SESTI DI IMPIANTO E SEZIONI TIPO
I	N	0	D	0	0	D	I	2	R	H	S	A	0	0	0	G	0	0	3	B	OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE- RELAZIONE DESCRITTIVA
I	N	0	D	0	0	D	I	2	R	H	S	A	0	0	0	G	0	0	4	B	OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE-ABACO DELLE SPECIE IMPIEGATE

Quadro di Riferimento Ambientale

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE																								
I	N	0	D	0	0	D	I	2	R	G	S	A	0	0	0	A	0	0	1	D	0	0	A	RELAZIONE DEL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	0	1	B	0	0	A	CARTA DEL RETICOLO IDROGRAFICO - TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	0	2	C	0	0	A	CARTA DEL RETICOLO IDROGRAFICO - TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	0	3	C	0	0	A	CARTA DEL RETICOLO IDROGRAFICO - TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	0	4	B	0	0	A	CARTA DEL RETICOLO IDROGRAFICO - TAV.4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	0	5	B	0	0	A	CARTA DEL RETICOLO IDROGRAFICO - TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	0	6	B	0	0	A	CARTA DEL RETICOLO IDROGRAFICO - TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	0	7	B	0	0	A	CARTA DEL RETICOLO IDROGRAFICO - TAV.7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	0	8	C	0	0	A	CARTA DEL RETICOLO IDROGRAFICO - TAV.8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	0	9	B	0	0	A	CARTA IDROGEOLOGICA - TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	1	0	C	0	0	A	CARTA IDROGEOLOGICA - TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	1	1	C	0	0	A	CARTA IDROGEOLOGICA - TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	1	2	B	0	0	A	CARTA IDROGEOLOGICA - TAV.4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	1	3	B	0	0	A	CARTA IDROGEOLOGICA - TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	1	4	B	0	0	A	CARTA IDROGEOLOGICA - TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	1	5	B	0	0	A	CARTA IDROGEOLOGICA - TAV.7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	1	6	C	0	0	A	CARTA IDROGEOLOGICA - TAV.8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	1	7	B	0	0	A	CARTA DEL RISCHIO IDRAULICO - TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	1	8	C	0	0	A	CARTA DEL RISCHIO IDRAULICO - TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	1	9	C	0	0	A	CARTA DEL RISCHIO IDRAULICO - TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	2	0	B	0	0	A	CARTA DEL RISCHIO IDRAULICO - TAV.4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	2	1	B	0	0	A	CARTA DEL RISCHIO IDRAULICO - TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	2	2	B	0	0	A	CARTA DEL RISCHIO IDRAULICO - TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	2	3	B	0	0	A	CARTA DEL RISCHIO IDRAULICO - TAV.7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	2	4	C	0	0	A	CARTA DEL RISCHIO IDRAULICO - TAV.8/8

I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	2	5	B	0	0	A	CARTA DELLE AREE ESONDABILI - TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	2	6	C	0	0	A	CARTA DELLE AREE ESONDABILI - TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	2	7	C	0	0	A	CARTA DELLE AREE ESONDABILI - TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	2	8	B	0	0	A	CARTA DELLE AREE ESONDABILI - TAV.4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	2	9	B	0	0	A	CARTA DELLE AREE ESONDABILI - TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	3	0	B	0	0	A	CARTA DELLE AREE ESONDABILI - TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	3	1	B	0	0	A	CARTA DELLE AREE ESONDABILI - TAV.7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	2	0	3	2	C	0	0	A	CARTA DELLE AREE ESONDABILI - TAV.8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	0	1	B	0	0	A	CARTA GEOLOGICA - TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	0	2	C	0	0	A	CARTA GEOLOGICA - TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	0	3	C	0	0	A	CARTA GEOLOGICA - TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	0	4	B	0	0	A	CARTA GEOLOGICA - TAV.4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	0	5	B	0	0	A	CARTA GEOLOGICA - TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	0	6	B	0	0	A	CARTA GEOLOGICA - TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	0	7	B	0	0	A	CARTA GEOLOGICA - TAV.7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	0	8	C	0	0	A	CARTA GEOLOGICA - TAV.8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	0	9	B	0	0	A	CARTA GEOMORFOLOGICA - TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	1	0	C	0	0	A	CARTA GEOMORFOLOGICA - TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	1	1	C	0	0	A	CARTA GEOMORFOLOGICA - TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	1	2	B	0	0	A	CARTA GEOMORFOLOGICA - TAV.4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	1	3	B	0	0	A	CARTA GEOMORFOLOGICA - TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	1	4	B	0	0	A	CARTA GEOMORFOLOGICA - TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	1	5	B	0	0	A	CARTA GEOMORFOLOGICA - TAV.7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	1	6	C	0	0	A	CARTA GEOMORFOLOGICA - TAV.8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	1	7	B	0	0	A	CARTA DEI SUOLI - TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	1	8	C	0	0	A	CARTA DEI SUOLI - TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	1	9	C	0	0	A	CARTA DEI SUOLI - TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	2	0	B	0	0	A	CARTA DEI SUOLI - TAV.4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	2	1	B	0	0	A	CARTA DEI SUOLI - TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	2	2	B	0	0	A	CARTA DEI SUOLI - TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	2	3	B	0	0	A	CARTA DEI SUOLI - TAV.7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	3	0	2	4	C	0	0	A	CARTA DEI SUOLI - TAV.8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	0	1	B	0	0	A	CARTA DELL'USO DEL SUOLO - TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	0	2	C	0	0	A	CARTA DELL'USO DEL SUOLO - TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	0	3	C	0	0	A	CARTA DELL'USO DEL SUOLO - TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	0	4	B	0	0	A	CARTA DELL'USO DEL SUOLO - TAV.4/8

I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	0	5	B	0	0	A	CARTA DELL'USO DEL SUOLO - TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	0	6	B	0	0	A	CARTA DELL'USO DEL SUOLO - TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	0	7	B	0	0	A	CARTA DELL'USO DEL SUOLO - TAV.7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	0	8	C	0	0	A	CARTA DELL'USO DEL SUOLO - TAV.8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	0	9	B	0	0	A	CARTA DELLA VEGETAZIONE NATURALE - TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	1	0	C	0	0	A	CARTA DELLA VEGETAZIONE NATURALE - TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	1	1	C	0	0	A	CARTA DELLA VEGETAZIONE NATURALE - TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	1	2	B	0	0	A	CARTA DELLA VEGETAZIONE NATURALE - TAV.4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	1	3	B	0	0	A	CARTA DELLA VEGETAZIONE NATURALE - TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	1	4	B	0	0	A	CARTA DELLA VEGETAZIONE NATURALE - TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	1	5	B	0	0	A	CARTA DELLA VEGETAZIONE NATURALE - TAV.7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	1	6	C	0	0	A	CARTA DELLA VEGETAZIONE NATURALE - TAV.8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	1	7	B	0	0	A	CARTA DELLA FAUNA - TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	1	8	C	0	0	A	CARTA DELLA FAUNA - TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	1	9	C	0	0	A	CARTA DELLA FAUNA - TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	2	0	B	0	0	A	CARTA DELLA FAUNA - TAV.4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	2	1	B	0	0	A	CARTA DELLA FAUNA - TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	2	2	B	0	0	A	CARTA DELLA FAUNA - TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	2	3	B	0	0	A	CARTA DELLA FAUNA - TAV.7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	2	4	C	0	0	A	CARTA DELLA FAUNA - TAV.8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	2	5	B	0	0	A	CARTA DEGLI ECOSISTEMI - TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	2	6	C	0	0	A	CARTA DEGLI ECOSISTEMI - TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	2	7	C	0	0	A	CARTA DEGLI ECOSISTEMI - TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	2	8	B	0	0	A	CARTA DEGLI ECOSISTEMI - TAV.4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	2	9	B	0	0	A	CARTA DEGLI ECOSISTEMI - TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	3	0	B	0	0	A	CARTA DEGLI ECOSISTEMI - TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	3	1	B	0	0	A	CARTA DEGLI ECOSISTEMI - TAV.7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	3	2	C	0	0	A	CARTA DEGLI ECOSISTEMI - TAV.8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	3	3	B	0	0	A	CARTA DELLE CONNESSIONI ECOLOGICHE - TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	3	4	C	0	0	A	CARTA DELLE CONNESSIONI ECOLOGICHE - TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	3	5	C	0	0	A	CARTA DELLE CONNESSIONI ECOLOGICHE - TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	3	6	B	0	0	A	CARTA DELLE CONNESSIONI ECOLOGICHE - TAV.4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	3	7	B	0	0	A	CARTA DELLE CONNESSIONI ECOLOGICHE - TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	3	8	B	0	0	A	CARTA DELLE CONNESSIONI ECOLOGICHE - TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	3	9	B	0	0	A	CARTA DELLE CONNESSIONI

																			ECOLOGICHE - TAV.7/8					
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	4	0	4	0	C	0	0	A	CARTA DELLE CONNESSIONI ECOLOGICHE - TAV.8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	7	0	0	1	B	0	0	A	CARTA DEL PAESAGGIO - TAV.1/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	7	0	0	2	C	0	0	A	CARTA DEL PAESAGGIO - TAV.2/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	7	0	0	3	C	0	0	A	CARTA DEL PAESAGGIO - TAV.3/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	7	0	0	4	B	0	0	A	CARTA DEL PAESAGGIO - TAV.4/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	7	0	0	5	B	0	0	A	CARTA DEL PAESAGGIO - TAV.5/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	7	0	0	6	B	0	0	A	CARTA DEL PAESAGGIO - TAV.6/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	7	0	0	7	B	0	0	A	CARTA DEL PAESAGGIO - TAV.7/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	4	I	M	0	0	0	7	0	0	8	C	0	0	A	CARTA DEL PAESAGGIO - TAV.8/8
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	2	I	M	0	0	0	0	0	0	1	C	0	0	A	CARTA DI SINTESI DEGLI IMPATTI - Componente: Vegetazione, Fauna, Ecosistemi
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	2	I	M	0	0	0	0	0	0	2	C	0	0	A	CARTA DI SINTESI DEGLI IMPATTI - Componente: Paesaggio
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	2	I	M	0	0	0	0	0	0	3	C	0	0	A	CARTA DI SINTESI DEGLI IMPATTI - Componente: Atmosfera
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	2	I	M	0	0	0	0	0	0	4	C	0	0	A	CARTA DI SINTESI DEGLI IMPATTI - Componente: Rumore, Vibrazioni, Campi elettromagnetici
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	2	I	M	0	0	0	0	0	0	5	C	0	0	A	CARTA DI SINTESI DEGLI IMPATTI - Componente: Suolo e Sottosuolo
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	2	I	M	0	0	0	0	0	0	6	C	0	0	A	CARTA DI SINTESI DEGLI IMPATTI - Componente Ambiente idrico: Acque Superficiali e Sotteranee
I	N	0	D	0	0	D	I	2	N	2	I	M	0	0	0	0	0	0	7	C	0	0	A	CARTA DI SINTESI DEGLI IMPATTI - Componente: Archeologia