



*Ministero dell' Ambiente  
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO: [ID: 10192] Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006 del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica “Elettrificazione della linea Albate-Molteno-Lecco. Tratta Albate Camerlata - Molteno”.  
Nota tecnica.**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

La Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con nota prot. 232 del 02/08/2023, acquisita al prot. MASE - 129571 del 07/08/2023, ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica “Elettrificazione della linea Albate-Molteno-Lecco. Tratta Albate Camerlata - Molteno”, lungo la linea ferroviaria Como-Lecco della Regione Lombardia.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, allegando gli elaborati grafici di cui al punto “10. Allegati della Lista di Controllo”.

L'intervento in valutazione si configura come “adeguamento tecnico” di un'opera già realizzata, appartenente alla tipologia di opere di cui all'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006.

Allo stato attuale, la tratta Como-Lecco si sviluppa per un'estensione complessiva di circa 46 km, è una linea di interesse regionale e risulta elettrificata a 3 kv c.c. ed a doppio binario solo per circa 5 Km, nel tratto compreso tra Como San Giovanni (km 46+619) e Albate Camerlata (km 41+679 linea Como-Milano = km 36+778 linea Como-Lecco); il resto della tratta è a binario unico, senza elettrificazione. La linea è percorsa da Treni Regionali Trenord sulle direzioni Como-Molteno e Como-Lecco, dai Treni suburbani tra Molteno e Lecco.

Oggetto dell'intervento è l'elettrificazione della tratta Albate Camerlata(p.k. 36+778 )–Molteno(p.k. 14+500) per una lunghezza di circa 22 Km. L'intervento è compreso tra quelli la cui realizzazione trova finanziamento anche nelle risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

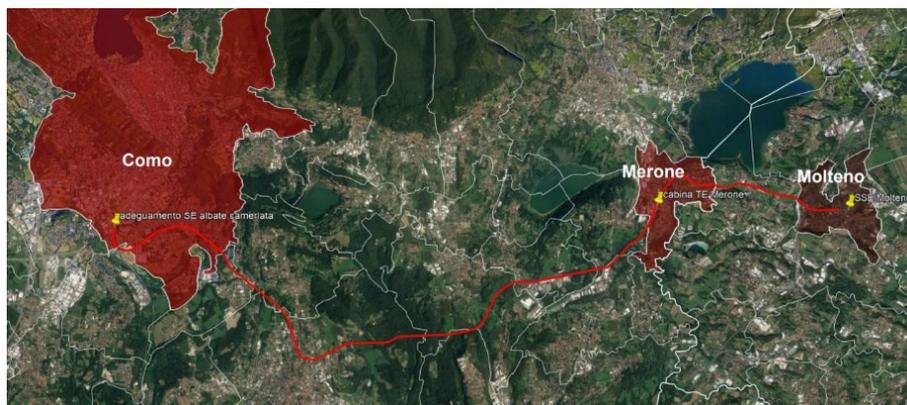


Figura 1: Inquadramento territoriale degli interventi (Fonte: Lista di controllo)

Il progetto prevede i seguenti interventi:

- posa della linea di contatto con relativa infrastruttura per circa 22 km tra Albate Camerlata e Molteno;
- adeguamento della SSE di Albate C.;
- realizzazione di n.1 cabina TE RFI/FN a Merone;
- realizzazione di una nuova SSE in località Molteno;
- interventi di adeguamento delle opere civili;
- interventi per il telecomando del sistema di trazione elettrica compreso l'adeguamento del Posto Centrale.

Gli interventi interessano i comuni di Como, Casnate con Bernate, Senna Comasco, Capiago Intimiano, Cantù, Alzate Brianza, Brenna, Anzano del Parco, Monguzzo, Merone, Lurago d'Erba nella Provincia di Como ed i comuni di Rogeno e Molteno nella Provincia di Lecco.

Come rappresentato nella Lista di Controllo, finalità degli interventi di elettrificazione è sia il miglioramento delle prestazioni della linea esistente in termini di regolarità della circolazione ferroviaria e di potenziamento tecnologico, in quanto consentirà la circolazione dei treni con locomotori elettrici alimentati a 3kV cc (100% a trazione elettrica) e potenzierà le corse giornaliere passando dagli attuali 24/giorno ai futuri 34/giorno lungo la tratta Albate Molteno e dagli attuali 46/giorno ai futuri 68/giorno lungo la tratta Molteno Lecco, sia il miglioramento delle prestazioni in termini di sostenibilità ambientale, perché consentirà di eliminare la circolazione dei locomotori diesel attualmente in servizio sulla linea. Gli interventi proposti, inoltre, attraverso il passaggio da treni alimentati a gasolio (ad oggi presenti sulla tratta) a quelli a trazione elettrica, si pongono l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas ad effetto serra e di materiale particolato. Infine, con riferimento alla valutazione dell'impatto dell'infrastruttura ferroviaria sull'obiettivo ambientale di mitigazione dei cambiamenti climatici, l'allegato VI "Metodologia di controllo del clima – Dimensione e codici delle tipologie di intervento per il dispositivo per la ripresa e resilienza" del regolamento UE 2021/241 del parlamento europeo e del consiglio del 12/02/2021, definisce, per le linee ferroviarie elettrificate, un coefficiente per il calcolo del sostegno agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici pari al 100%.

### **Analisi e valutazioni**

Oggetto dell'istanza di valutazione preliminare presentata sono gli interventi di elettrificazione della **tratta ferroviaria Albate Camerlata-Molteno, che si sviluppa per circa 22 km** a singolo binario.

Dalla Relazione generale allegata alla Lista di Controllo risulta che la Linea di Contatto sarà costituita da una catenaria avente 440 mm<sup>2</sup> di sezione a fune regolata, che la sagoma di riferimento per l'elettrificazione sarà PMO2 (con altezza minima del Piano di Contatto 4,80 m), che l'elettrificazione prevista sarà con catenaria rigida in corrispondenza delle gallerie e di opere civili particolarmente basse (cavalcaferrovia, passerelle pedonali ecc.) e con catenaria flessibile nei restanti tratti.

Per l'inserimento delle opere di sostegno della trazione elettrica (TE) la proposta progettuale prevede in trincea standard l'inserimento del palo TE (laddove è risultato possibile una riprofilatura della scarpata) ed in sezione ristretta l'inserimento della Berlinese di micropali accompagnata in alcuni tratti anche da una riprofilatura della scarpata.

**La tratta da elettrificare comprende 19 opere di scavalco , 11 PL e 5 gallerie:**

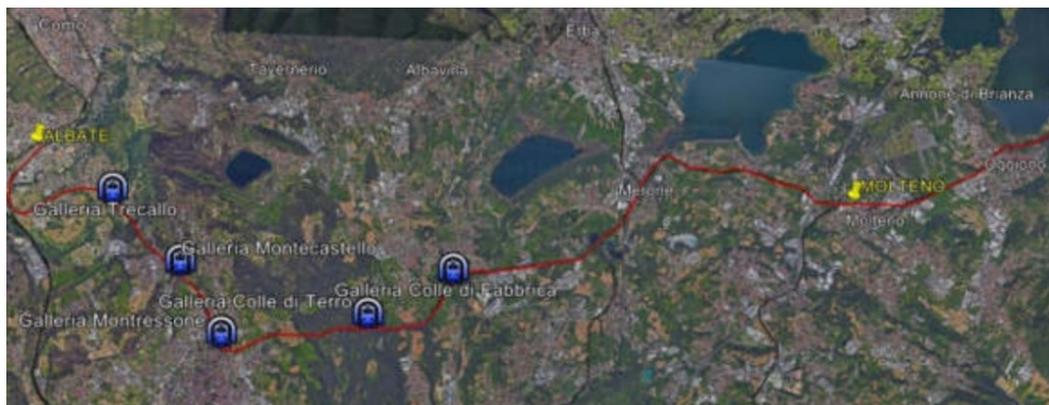


Figura 2: Inquadramento geografico della tratta ferroviaria Albate – Molteno con indicazione dell'ubicazione delle gallerie (Fonte: Allegati Lista di controllo)

Proprio perché in presenza di una tratta ferroviaria già realizzata, il progetto necessita dell'**adeguamento piano e/o altimetrico della trincea in alcuni tratti da elettrificare**; l'adeguamento consisterà in:

- abbassamento del piano del ferro in media di circa 0,80 m al di sotto degli scavalchi (viadotti, passerelle, cavalcaferrovie);
- riprofilatura delle scarpate in alcuni tratti;
- modifica tracciato nelle gallerie San Lazzaro e Colle di Terrò, con rimozione e rifacimento dell'armamento esistente sull'intera tratta di galleria;
- modifiche piano/altimetriche del tracciato con demolizione e rifacimento dell'arco rovescio nelle gallerie Colle di Fabbrica, Montressone e Montecastello;
- posizionamento di controsagome, con relativa segnaletica, lungo i PL presenti sulla linea oggetto di elettrificazione, in ragione della limitata altezza libera tra piano ferro e linea di contatto.

**I nuovi interventi da realizzare** saranno invece i seguenti:

- adeguamento della SSE di Albate C: data la vicinanza (800m) del bivio rispetto alla SSE di Albate recentemente adeguata, il progetto proposto prevede di portare l'alimentazione TE ad Albate C. direttamente attraverso un cavo in partenza dalla suddetta SSE, senza necessità di realizzarne una nuova;
- realizzazione di n.1 cabina TE RFI/FN a Merone: poiché a Merone è presente un nodo di interconnessione tra la rete ferroviaria di proprietà Ferrovia Nord (FN) e RFI, per alimentare le tratte Albate-Merone e Merone-Molteno è stata prevista l'interconnessione tra le reti di alimentazione di FN e RFI attraverso una doppia Cabina TE. La cabina RFI sarà sul piazzale di stazione e la cabina FN sull'area leggermente più a nord, tra due binari;
- realizzazione di una nuova SSE in località Molteno: la nuova SSE a Molteno sarà all'interno dell'area ferroviaria di proprietà RFI e risulterà funzionale anche al successivo Progetto di Elettrificazione verso Monza. L'impianto di SSE sarà allacciato con una linea in media tensione dall'ente distributore di energia; a tal proposito, sul perimetro del piazzale, verrà realizzato un fabbricato di consegna in cui verranno installati i dispositivi di sezionamento e di misura fiscale dell'energia dell'ente gestore ed il quadro MT utente;
- interventi per il telecomando del sistema di TE compreso l'adeguamento del Posto Centrale: tutti gli impianti per la trazione elettrica ferroviaria saranno telecomandati e supervisionati dal posto centrale DOTE del compartimento RFI territorialmente competente per la tratta in progetto.

L'esecuzione dei suddetti interventi sarà svolta interamente in regime di interruzione continuativa dell'esercizio. L'esecuzione delle lavorazioni sulla linea richiederà l'impiego di macchinari e attrezzature semoventi su binario, che saranno ricoverate presso le aree di cantiere individuate nei vari scali ferroviari presenti lungo la tratta oggetto di intervento. Per l'esecuzione delle lavorazioni è previsto l'allestimento di un Campo Base per la logistica a supporto delle maestranze, di Cantieri Operativi per deposito materiali, impianti ed attrezzature, di Aree Tecniche per lo svolgimento delle attività di cantiere, di Aree di Stoccaggio delle terre da scavo e di Aree di Lavoro per gli spazi di manovra, non ancora definiti nelle planimetrie del PFTE:

Codice	Lotto	Descrizione	Comune	Superficie (mq)
1.CB.01	Lotto 1	Campo base	Como – Albate (CO)	26.000
1.CO.03	Lotto 1	Cantiere Operativo	Rogeno (LC)	7.500
1.CO.01	Lotto 1	Cantiere Operativo	Alzate Brianza (CO)	39.300
1.CO.02	Lotto 1	Cantiere Operativo	Cantù (CO)	15.100
1.CAT.05	Lotto 1	Cantiere Armamento e Tecnologie	Molteno (LC)	2.700
1.CAT.01	Lotto 1	Cantiere Armamento e Tecnologie	Merone (CO)	2.800
1.CAT.02	Lotto 1	Cantiere Armamento e Tecnologie	Brenna (CO)	1.500
1.CAT.03	Lotto 1	Cantiere Armamento e Tecnologie	Cantù (CO)	4.000
1.CAT.04	Lotto 1	Cantiere Armamento e Tecnologie	Como – Frazione Albate – Camerlata (CO)	1.800
1.AT.03	Lotto 1	Area Tecnica	Molteno (LC)	500
1.AT.01	Lotto 1	Area Tecnica	Merone (CO)	600
1.AS.05	Lotto 1	Area di Stoccaggio	Molteno (LC)	12.000
1.AS.01	Lotto 1	Area di Stoccaggio	Alzate Brianza (CO)	25.800
1.AS.02	Lotto 1	Area di Stoccaggio	Cantù (CO)	4.800
1.AS.03	Lotto 1	Area di Stoccaggio	Senna Comasco (CO)	27.300
1.AS.04	Lotto 1	Area di Stoccaggio	Como – Albate (CO)	11.100
1.AS.06	Lotto 1	Area di Stoccaggio	Rogeno (LC)	17.300

Tabella 1: Aree di cantiere

Il Proponente rappresenta che al termine dei lavori le aree occupate verranno riportate allo stato ante operam. La durata complessiva delle attività di realizzazione degli interventi, comprensivo delle attività propedeutiche e delle attività di costruzione, sarà di 835 giorni naturali e consecutivi.

Nella relazione di cantierizzazione allegata alla Lista di Controllo il Proponente indica che saranno prodotti, come materiali da gestire come rifiuti e da conferire ad impianti di recupero/smaltimento autorizzati, 38.441 m<sup>3</sup> di terre e rocce da scavo, 5.785 m<sup>3</sup> di materiale di demolizione, 8.200 m<sup>3</sup> di ballast, 7.300 traverse in cap e che occorreranno 9.600 m<sup>3</sup> di ballast, 7.300 traverse in cap, 4.428 m<sup>3</sup> di terre, rotaie.

Il calcestruzzo necessario alla realizzazione delle opere civili lungo la linea ferroviaria verrà approvvigionato tramite autobetoniere dagli impianti di produzione di cls già esistenti sul territorio, le rotaie saranno trasportate su carri ferroviari, le traverse ed il pietrisco su autocarro, i materiali per gli impianti di trazione elettrica saranno trasportati su autocarro e stoccati nelle aree di cantiere previste.

Secondo quanto indicato dal Proponente nella Lista di Controllo, le Aree di Cantiere saranno limitrofe alle opere da realizzare e quindi prevalentemente in aree con suolo già consumato e saranno restituite allo stato ante operam, l'accesso ai cantieri avverrà attraverso la viabilità ordinaria esistente e localmente potranno essere realizzate piste di cantiere per consentire l'accesso al cantiere dalla viabilità ordinaria, gli interventi interesseranno aree con suolo già consumato e/o di stazione e saranno localizzati all'interno del sedime ferroviario esistente o in aree di pertinenza ferroviaria.

Al **punto 7 della Lista di Controllo** "Iter autorizzativo del progetto proposto" il Proponente indica che l'opera esistente ha autorizzazione all'esercizio e che per il progetto si dovranno acquisire:

- Autorizzazione paesaggistica;
- Screening VINCA presso gli Enti gestori Siti Rete Natura 2000 (Parco Regionale Spina Verde, Parco Regionale Valle del Lambro, Provincia di Como).

Al **punto 8 della Lista di Controllo** "Aree sensibili e/o vincolate", il Proponente indica che:

- con riferimento a "**Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi**" *il tratto ferroviario da elettrificare attraversa in alcuni punti la fascia di rispetto di corsi d'acqua vincolati ai sensi dell'art. 142, c.1 lett. c) del D.Lgs. 42/04* (fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m), come mostra la figura sottostante:



Figura 3: Aree tutelate per legge - D.Lgs. 42/04, art.142, co.1, lett. c) prossime o direttamente interessate dagli interventi (Fonte: Allegati Lista di controllo)

Un tratto da elettrificare attraversa, altresì, la fascia di rispetto dei 300 m del Lago di Pusiano, vincolato ai sensi dell'art. 142, c.1 lett. b) del D.Lgs. 42/04 (i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi):



Figura 4: Aree tutelate per legge - D.Lgs. 42/04, art.142, co.1, lett. b) prossime o direttamente interessate dagli interventi (Fonte: Allegati Lista di controllo)

- con riferimento a “**Zone montuose e forestali**”, il tracciato oggetto di elettrificazione in alcuni tratti *attraversa aree boscate tutelate ai sensi dell'art. 142, c.1 lett. g) del D.Lgs. 42/04* (i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento):



Figura 5: Aree tutelate per legge - D.Lgs. 42/04, art.142, co.1, lett. g) prossime o direttamente interessate dagli interventi (Fonte: Allegati Lista di controllo)

- con riferimento a “**Riserve, parchi naturali, siti della Rete Natura 2000**” la linea ferroviaria esistente ricade per circa 72 m all'interno dell'area protetta del Parco Naturale della Valle del Lambro e si localizza a circa 350 m dalla ZSC IT2020003 “Palude di Albate”, a circa 330 metri dalla ZSC IT2020011 “Spina Verde” e a circa 60 metri dalla ZSC IT2020006 “Lago di Pusiano”. Con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINO.MI\PEC\P\2023\152 del 30/05/2023 il Proponente ha avviato lo Screening di VINCA presso gli Enti gestori dei Siti Rete Natura 2000 interessati (Parco Regionale Spina Verde, Parco Regionale Valle del Lambro, Provincia di Como). A tal proposito allega:  
 -Parere positivo Screening di VINCA, trasmesso dall'Ente Parco Regionale Spina Verde, relativo al sito cod. ZSC IT2020011 “Spina Verde”, nel quale si afferma, in particolare, che l'intervento previsto verrà svolto all'esterno del suddetto sito, ad una distanza di circa 330m nel punto più vicino e circa 2 km nel punto più lontano e comunque con interposta fitta area abitativa e urbanizzata, senza connessioni dirette tra le aree di intervento e la ZSC stessa;

*-Parere positivo Screening di VINCA, trasmesso dall'Ente Parco regionale Valle del Lambro, relativo al sito ZSC IT2020006 "Lago di Pusiano", nel quale l'Ente osserva che le aree di intervento sono esterne al perimetro della ZSC IT2020006 ma che la distanza fra le opere previste in progetto e la ZSC potrebbe non risultare una barriera efficace nell'impedire la disseminazione di semi e frutti di specie vegetali esotiche invasive che dovessero diffondersi a causa del cantiere (in particolare nell'installazione di Linea di contatto e sostegni TE lungo il tracciato) e suggerisce, pertanto, di prendere tutte le dovute cautele affinché tali specie non vengano diffuse dai mezzi del cantiere o come conseguenza delle opere previste richiamando, come esempio, le condizioni d'obbligo nn. 12 e 33 citate dalla DGR n. 4488/2021 – Allegato D "Condizioni d'obbligo";*

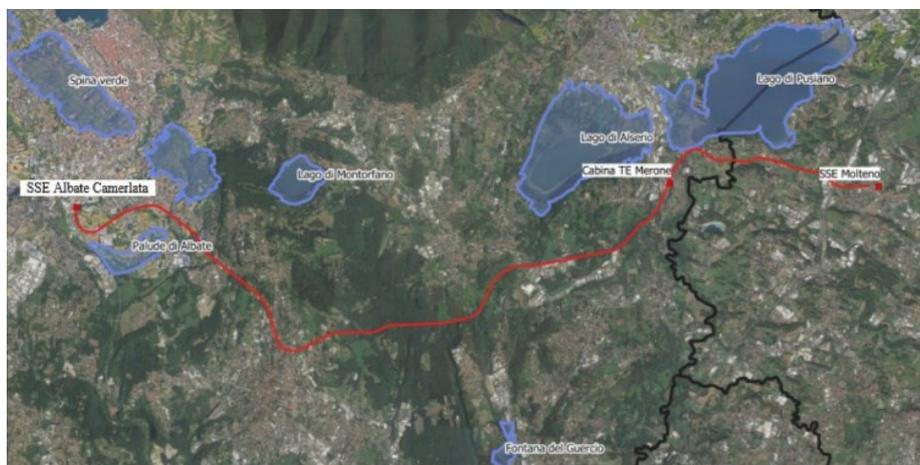


Figura 6: Inquadramento della Rete Natura 2000 di area vasta (Fonte: Allegati Lista di controllo)

- con riferimento a **“Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica”** la linea ferroviaria oggetto degli interventi di elettrificazione attraversa alcune aree di notevole interesse pubblico vincolate ai sensi dell’art. 136 D. Lgs 42/2004 nella provincia di Como (Località Piantella, Castello e nucleo di Fabrica Durini nel comune di Alzate Brianza - Intero territorio per bellezza panoramica nel comune di Anzano del Parco - Intero territorio nel comune di Monguzzo).



Figura 7: Beni paesaggistici – Aree di notevole interesse pubblico (art.136, D.Lgs. 42/04 ) prossime o direttamente interessate dagli interventi (Fonte: Allegati Lista di controllo)

Nelle province di Como e Lecco sono presenti beni culturali distanti 500 m dalla linea ferroviaria e dagli interventi di progetto. Con riferimento ai nuovi interventi, la nuova cabina TE Merone ricade in aree tutelate per legge – D.Lgs. 42/04, art.142, comma 1, lett. f) (i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi).



Figura 8: Aree tutelate per legge - D.Lgs. 42/04, art.142, co.1, lett. f) ) (i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi) prossime o direttamente interessate dagli interventi (Fonte: Allegati Lista di controllo)

- con riferimento ai “**Siti Contaminati**”, in prossimità della SSE Albate Camerlata è presente un sito contaminato (EX P.V. TOTAL ERG 7570 - impianti di stoccaggio o adduzione carburanti) posto a circa 130 m di distanza dalla SSE;
- con riferimento alle “**Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)**” la linea ferroviaria interessa in diversi punti le aree soggette a vincolo idrogeologico:

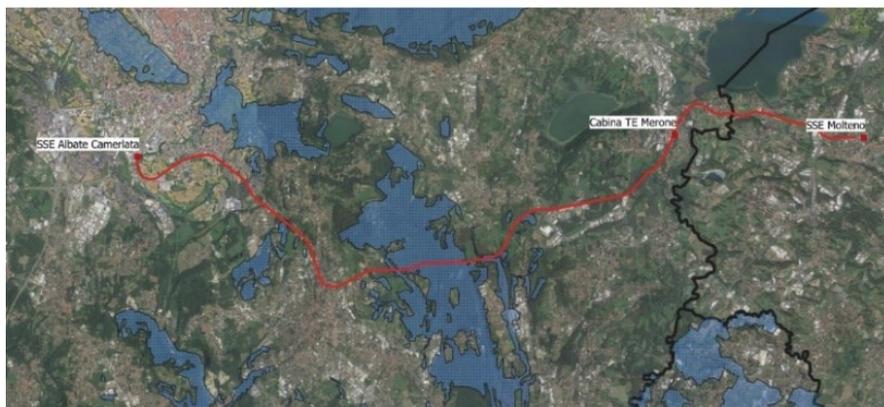


Figura 9: Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (Fonte: Allegati Lista di controllo)

- con riferimento alle “**Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni**” la linea ferroviaria esistente, per 25 m in corrispondenza di Molteno, e per 20 m in corrispondenza del Fiume Lambro, attraversa aree a Pericolosità alta (P3) e Rischio moderato (R1);
- con riferimento alla “**Classificazione sismica**” i comuni interessati dal progetto ricadono in zona sismica 3 (pericolosità bassa) e in zona sismica 4 (pericolosità molto bassa);

- con riferimento alle “**Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù**” gli interventi di elettrificazione ricadono all’interno della fascia ferroviaria, la nuova cabina TE Merone sorgerà nei pressi dell’attuale stazione nell’area di proprietà Ferrovie Nord, la nuova SSE Molteno verrà realizzata all’interno della proprietà ferroviaria.

Al **punto 9 della Lista di Controllo** “Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale”, il Proponente rappresenta che:

- il consumo di suolo per la realizzazione delle sottostazioni sarà notevolmente limitato in quanto si tratta di interventi in aree con suolo già consumato e/o di stazione; in particolare gli interventi di progetto ricadono in ambiti antropizzati e sono tutti ubicati lungo la linea ferroviaria già esistente ed in esercizio;
- le aree di cantiere verranno restituite allo stato ante operam, le emissioni di polveri intorno alle aree operative saranno limitate alla fase di cantiere e saranno mitigate da interventi quali teli e bagnamento con acqua;
- in fase di cantiere ci saranno emissioni acustiche causate dai macchinari utilizzati che saranno mitigate con barriere fonoassorbenti mentre in fase di esercizio, il passaggio da trazione a diesel a trazione elettrica comporterà una riduzione dell’impatto acustico;
- i campi elettromagnetici generati dalla la SSE di Molteno saranno schermati e racchiusi all’interno dei quadri elettrici e nel fabbricato tecnologico, mentre la Cabina TE essendo in cc non origina campi elettromagnetici;
- il progetto di elettrificazione dell’infrastruttura presenta interferenze idrauliche che non richiedono interventi di adeguamento poiché le opere di attraversamento sono già esistenti e non soggette a modifica;
- il traffico generato dalle attività di realizzazione del progetto non sarà di entità tale da comportare disagi significativi al traffico ordinario;
- gli interventi di elettrificazione sulla linea esistente non produrranno effetti cumulativi con altri progetti esistenti o approvati.

### **Conclusioni**

La Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. ha presentato presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il PFTE dell’intervento “Elettrificazione della linea Albate-Molteno-Lecco. Tratta Albate Camerlata - Molteno”.

Gli interventi prevedono l’elettrificazione per 22 km della tratta ferroviaria Albate Camerlata – Molteno, attualmente percorsa da treni alimentati a gasolio, l’adeguamento della SSE di Albate Camerlata, la realizzazione di n.1 cabina TE RFI/FN a Merone, la realizzazione di una nuova SSE in località Molteno, la realizzazione del Sistema di Telecomando del Sistema di Trazione Elettrica, l’adeguamento piano altimetrico della linea esistente attraverso la realizzazione di opere civili tra le quali abbassamento del piano del ferro, riprofilature delle scarpate, opere in galleria.

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente nella Lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità e le caratteristiche dell'intervento come sopra riportate, si ritiene che per l'intervento proposto non possa escludersi la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi in relazione al contesto ambientale in cui si collocano gli interventi in questione. Questo, anche con riferimento agli interventi previsti per l'adeguamento piano altimetrico della linea esistente, attraverso la realizzazione di opere civili tra le quali abbassamento del piano del ferro, riprofilature delle scarpate, opere in galleria, nonché in relazione ai campi elettromagnetici prodotti.

In esito alle valutazioni svolte si ritiene necessario, quindi, lo svolgimento di un'adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi, attraverso, quantomeno, la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Per quanto sopra, il soggetto proponente dovrà provvedere, quanto meno, a presentare allo scrivente Ministero l'istanza, secondo le modalità indicate dal citato art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., corredata dalla documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art. 33 del sopra citato decreto legislativo.

**Il Responsabile del procedimento**  
Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

