GABRIELE LANZA ARCHITETTO STUDIO DI ARCHITETTURA E URBANISTICA

VIA BAGLIETTO 6 - 17100 SAVONA
LNZGRL64M05H126J
tel. 019.2000.019 cell. 349.3257263
e-mail arch_lanza@virgilio.it
PEC arch_lanza@virgilio.it

GABRIELE LANZA ARCHITETTO N. 449 — ORDINE DEGLI ARCHITETTI, PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI DELLA PROVINCIA DI SAVONA

PARTE 0 - RELAZIONI

REGIONE LIGURIA ● **PROVINCIA DI SAVONA**

COMUNE DI QUILIANO
COMUNE DI ALTARE

PROGETTO DEFINITIVO
PER LA REALIZZAZIONE DI IMPIANTO
DI PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA
DA FONTE EOLICA

SITO EOLICO 02_SV

PARCO EOLICO FORTE BARACCONE

COMMITTENTE

corso Italia, 4/2 ● 17100 Savona ● Cod. Fisc. e Partita IVA 01492670094
www.aevento.it
legale rappresentante Ævento s.r.l.: dott. arch. Gabriele Lanza

ELABORATO 0.1a (luglio 2014)

Relazione descrittiva integrativa

integrazioni ed adeguamenti ai sensi delle note:
Regione Liguria
Prot.n. PG/2013/0177814 del 23.10.2013
Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria
Prot.n. 32464 del 06.11.2013
ed a seguito sopralluogo con enti

data consegna: Luglio 2014

RELAZIONE DESCRITTIVA INTEGRATIVA (LUGLIO 2014)

RELAZIONE INTEGRATIVA CHE ILLUSTRA GLI INTERVENTI DI MODIFICA APPORTATI AL PROGETTO DI CUI ALLA PUBBLICAZIONE AVVISO DI ATTIVAZIONE V.I.A. DEL 10.07.2013 E LE INTEGRAZIONI RICHIESTE DALLA REGIONE LIGURIA CON NOTA (PROT. N. PG/2013/0177814) DEL 23.10.2013 E DALLA SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA CON NOTA (PROT. N. 32646) DEL 06.11.2013.

Il progetto allegato alla presente è stato revisionato in ottemperanza alle indicazioni e considerazioni conseguite ed acquisite dai pareri espressi dai Settori competenti della Regione Liguria in merito a quanto emerso nella riunione del Comitato V.I.A. del 24/09/2013, in adempimento alle richieste di cui alla nota (Prot. n. PG/2013/0177814) del 23/10/2013 del Settore Valutazione Impatto Ambientale della Regione Liguria, alla nota (Prot. n. 32464) del 06/11/2013 della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria, ed in particolare in base a quanto emerso nel corso degli incontri e valutazioni effettuate presso la Regione Liguria assieme al Settore V.I.A. – Dip. Ambiente, Settore Urbanistica e Tutela del Paesaggio – Dip. Pianificazione Territoriale ed Urbanistica e Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria.

Inoltre, il progetto viene adeguato alle valutazioni condivise in fase di sopralluoghi effettuati congiuntamente agli Enti e Settori di cui sopra di cui l'ultimo compiuto nel mese di giugno 2014.

La modifica apportata al progetto riguarda essenzialmente il tracciato della strada di accesso al parco eolico Forte Baraccone, volta a minimizzare gli interventi in considerazione della viabilità esistente realizzata in concomitanza con la costruzione del Parco Eolico Forte Burot inserito all'interno dell'area che definisce il Sito Eolico 02_SV di cui anche il Sito Eolico in progetto fa parte.

La revisione del progetto mantiene inalterato il layout dell'impianto proposto nella precedente versione del 25/03/2013 (depositato alla Provincia di Savona – Servizio Procedimenti Concertativi – classifica 002.013.009/12-2011) così come dalla documentazione allegata all'attivazione della procedura di V.I.A. richiesta del Settore Valutazione Impatto Ambientale della Regione Liguria con nota (Prot. n. PG/2013/0057541) del 09/04/2013 (ai sensi dell'art.23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e i. e dell'art. 11 della L.R. 38/98 e s.m.i. e i.) depositata alla Regione Liguria in data 09/07/2013 e contestualmente alla Provincia di Savona – Servizio Procedimenti Concertativi, Comune di Altare e Comune di Quiliano, nonché quanto allegato alla pubblicazione avviso di attivazione V.I.A. del 10.07.2013.

In particolare, si specifica che il Parco Eolico denominato “Forte Baraccone” di cui la Ævento s.r.l. è proponente, conserva il numero e la posizione dei quattro aerogeneratori di potenza nominale pari a 1,5 MW/cadauno con potenza nominale complessiva pari a 6 MW.

Pertanto, fermo restando quanto già definito nella precedente versione, relativamente alle azioni di ripristino del suolo, agli interventi di riassetto vegetazionale, nonché all’ubicazione e numero di aerogeneratori, la revisione del progetto si differenzia essenzialmente per la modifica della viabilità di accesso al parco eolico, aderendo alle valutazioni effettuate nel corso degli incontri in Regione e dei sopralluoghi, ovvero utilizzando il tracciato che diparte dalla strada lungo la quale è stato realizzato il parco eolico denominato “Forte Burot” e che, in corrispondenza dell’ultimo impianto installato, si sviluppa a mezza-costa del crinale del Monte Baraccone, lungo il versante lato Comune di Quiliano, sulla viabilità esistente denominata “Baraccone – Giovetto”.

Dalle valutazioni effettuate in situ, l’alternativa stradale prevista nel progetto allegato alla presente versione (luglio 2014), oltre a determinare la prosecuzione del tracciato già esistente, quale collegamento con la comunale Roviasca – Monte Baraccone, contribuisce a limitare notevolmente gli impatti e risolvere alcuni aspetti discussi in sede di riunione del Comitato V.I.A. del 24/09/2013, ottemperando altresì alle integrazioni richieste in quella sede.

La soluzione con il tracciato precedentemente proposto è definito nella TAV.8.1d (Luglio2014)_LAYOUT DELLA SOLUZIONE ALTERNATIVA “D” (soluzione conforme al layout di cui alla pubblicazione di avviso V.I.A. del 10.7.2013) in cui viene rappresentata la versione progettuale consegnata il 25/03/2013, conforme alla proposta allegata alla V.I.A. depositata in data 09/07/2013 e di cui alla pubblicazione avviso di attivazione V.I.A. del 10/07/2013.

Il tracciato della nuova soluzione viene evidenziato nella TAV.1.2 (luglio 2014)_LOCALIZZAZIONE DELL’AREA D’INTERVENTO CON LAYOUT AEROGENERATORI, nella TAV.3.1 (luglio 2014)_LAYOUT DI PROGETTO SU BASE CTR E RILIEVO, nella TAV.3.2 (luglio 2014)_LAYOUT DI PROGETTO E INFRASTRUTTURE SU BASE CATASTALE, oltre che nelle TAVV. di cui alla PARTE SECONDA_STRUMENTI URBANISTICI E VINCOLI GENERALI che, seppur non determinando nessuna variazione dal punto di vista delle zonizzazioni e vincoli, vanno a sostituire le precedenti per una corretta sovrapposizione del tracciato stradale alle cartografie tematiche.

A tal riguardo, il rilievo topografico, asseverato da tecnico specializzato, così come richiesto nella nota (Prot. n. PG/2013/0177814) del 23/10/2013 del Settore Valutazione Impatto Ambientale della Regione Liguria, è stato eseguito per il tracciato di cui sopra secondo i criteri definiti in

concerto con il Settore stesso, anche per quanto riguarda il posizionamento dei capisaldi di riferimento e la localizzazione delle alberature di diametro superiore ai 30 cm presenti lungo il percorso.

Sulla base di quanto sopra premesso, anche al fine di facilitare la lettura del progetto - fermo restando i contenuti degli elaborati posti a corredo della pratica e conformi a quelli uniti alla pubblicazione avviso di attivazione V.I.A. del 10/07/2013 - vengono allegati alla presente gli elaborati grafici nei quali è riportato il tracciato della nuova viabilità e che vanno a sostituire integralmente quelli precedenti.

In definitiva vengono allegate alla presente tutte le tavole grafiche già depositate, oltre alle tavole ed elaborati che sono state prodotte ad integrazione di quanto richiesto con le citate note.

Gli allegati alla presente riportano la dicitura *"data di consegna: luglio 2014"* in maniera tale da essere facilmente riconducibili alla presente consegna.

Inoltre:

- relativamente alle tavole che sostituiscono le precedenti, nel cartiglio viene indicato *"sostituisce la tavola n°..."* e la dicitura *"10.07.2013, pubblicazione avviso di attivazione V.I.A.";*
- relativamente alle tavole che fanno riferimento alle integrazioni ed adeguamenti di cui alle citate note del Settore Valutazione Impatto Ambientale della Regione Liguria, e della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria, viene indicato semplicemente il numero della nuova tavola e/o elaborato.

  Entrambe le tipologie di tavole riportano inoltre la specifica: "Integrazioni ed adeguamenti ai sensi delle note: Regione Liguria prot. n° PG/2013/0177814 del 23.10.2013, Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria prot. n° 32464 del 06.11.2013 ed a seguito sopralluoghi con Enti.
- relativamente alle tavole che NON hanno subito modifiche, nel cartiglio viene indicata la dicitura *"10.07.2013, pubblicazione avviso di attivazione V.I.A.".*

Sulla base di quanto sopra, la presente revisione del progetto viene integrata con la documentazione richiesta e di cui alle note (Prot. n. PG/2013/0177814) del 23/10/2013 del Settore Valutazione Impatto Ambientale della Regione Liguria, e (Prot. n. 32464) del 06/11/2013 della

Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria e sulla scia delle considerazioni condivise in sede di incontri e sopralluoghi.

In particolare, si precisa che la documentazione di cui alle note sopraccitate, viene integrata nella presente revisione di progetto, secondo i criteri e contenuti di seguito elencati in sintesi.

In adempimento alle richieste di cui alla nota (Prot. n. PG/2013/0177814) del 23/10/2013 del Settore Valutazione Impatto Ambientale della Regione Liguria:

- ***Relativamente agli studi naturalistici,*** rispetto ai quali vengono richiesti approfondimenti specifici coordinati tra i tecnici incaricati alle valutazioni in merito alla mitigazione degli impatti, viene prodotta la documentazione grafica e descrittiva di seguito elencata:
    - ELABORATO 10.5 (Luglio 2014)_INDAGINI DI APPROFONDIMENTO_AVIFAUNA-CHIROTTEROFAUNA-VEGETAZIONALE_MISURE DI MITIGAZIONE
    - ELABORATO 10.6 (Luglio 2014)_VALUTAZIONI AGRONOMICHE INTEGRATIVE E PIANO DI RIPRISTINO VEGETAZIONALE
    - TAV. 7.1 (Luglio 2014)_INTERVENTI POST-CANTIERE DI RIPRISTINO AMBIENTALE: AREA PARCO - ZONA PIAZZOLE - RIPRISTINO SUOLO E RIPRISTINO VEGETAZIONALE
    - TAV. 7.2 (Luglio 2014) INTERVENTI POST-CANTIERE DI RIPRISTINO AMBIENTALE: VIABILITA' - RIPRISTINO SEDE STRADALE E REGIMAZIONE ACQUE - RIPRISTINO VEGETAZIONALE
    - ELABORATO 9.4 (Luglio 2014)_INDAGINI DI APPROFONDIMENTO ASPETTI GEOLOGICI E DOCUMENTAZIONE SPECIALISTICA RELATIVA A CAMPAGNA SONDAGGI AEROGENERATORI
- ***Relativamente al rilievo topografico*** rispetto al quale viene richiesta l'estensione dello stesso, con asseverazione a firma di tecnico abilitato e specializzato che definisce tutte le opere da eseguire su planimetria in scala adeguata, corredata di sezioni significative con indicazione degli scavi e dei riporti, fissaggio a terra dei capisaldi di riferimento con picchetti in materiale non deteriorabile, censimento delle alberature con diametro superiore a 30 cm, foto esplicative delle stesse e del tipo di segnaletica presente con localizzazione su planimetria, viene prodotta la documentazione grafica e descrittiva di seguito elencata:

- TAV. 4.1a (Luglio 2014)_VIABILITA’ DI ACCESSO AL PARCO EOLICO – PLANIMETRIA DI PROGETTO E RAGGI DI CURVATURA
- TAV. 4.1b (Luglio 2014)_VIABILITA’ INFRAPARCO – PLANIMETRIA DI PROGETTO E RAGGI DI CURVATURA
- TAV. 4.3b (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 1 E 2 – (TRATTO BLU)
- TAV. 4.3c (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 3 E 4 – (TRATTO BLU)
- TAV. 4.3d (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA 5 E 7 – (TRATTO BLU)
- TAV. 4.3e (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 8 E 9 – (TRATTO BLU)
- TAV. 4.3f (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 10 E 11 – (TRATTO BLU)
- TAV. 4.3g (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 12 E 13 – (TRATTO BLU)
- TAV. 4.3h (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 14 E 15 – (TRATTO BLU)
- TAV. 4.3i (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 16 E 17 – (TRATTO BLU)
- TAV. 4.3j (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 18 E 19 – (TRATTO BLU)
- TAV. 4.3k (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 20 (TRATTO BLU) E m (TRATTO VIOLA)
- TAV. 4.3l (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA 21 E 23 – (TRATTO BLU)
- TAV. 4.3m (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 24 (TRATTO BLU) E 25-26 (TRATTO VERDE)
- TAV. 4.3n (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 27 E 28 (TRATTO VERDE)
- TAV. 4.3o (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA 29 E 31 (TRATTO VERDE)
- TAV. 4.3p (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA 32 E 34 (TRATTO VERDE)
- TAV. 4.3q (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA 35 E 37 (TRATTO VERDE)
- TAV. 4.3r (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 38 E 39 (TRATTO AZZURRO)
- TAV. 4.3s (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA 40 E 42 (TRATTO AZZURRO)
- TAV. 4.3t (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA m E i (TRATTO VIOLA)

- TAV. 4.3u (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA h E e (TRATTO VIOLA)
- TAV. 4.3v (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA d E c (TRATTO VIOLA)
- TAV. 4.3z (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA a E b (TRATTO VIOLA)
- TAV. 4.4a (Luglio 2014)_PROFILO LONGIDUDINALE DA SEZIONE 1 A 18 (TRATTO BLU)
- TAV. 4.4b (Luglio 2014)_PROFILO LONGIDUDINALE DA SEZIONE 19 A 30 (TRATTI BLU E VERDE)
- TAV. 4.4c (Luglio 2014)_DA SEZIONE 31 A 42 (TRATTI VERDE E AZZURRO)
- TAV. 4.4d (Luglio 2014)_PROFILO LONGIDUDINALE DA SEZIONE a A m (TRATTO VIOLA)
- TAV. 4.5 (Luglio 2014)_RILIEVO TOPOGRAFICO DELLA VIABILITA’ DI ACCESSO AL PARCO EOLICO E DELLA VIABILITA’ INFRAPARCO CON INDICAZIONE DEI CAPISALDI DI RIFERIMENTO, SEGNALETICA E ALBERATURE CON DIAMETRO > 30 CM
- ELABORATO 4.6 (Luglio 2014)_RELAZIONE ASSEVERATA CONNESSA AL RILIEVO TOPOGRAFICO E RELATIVA ALLE TAVOLE ALLEGATE “PARTE QUARTA – SISTEMA STRADALE”.

    - Si precisa che i colori dei tratti stradali identificano, al fine di una chiara lettura, la viabilità di accesso al Parco Eolico Forte Baraccone (dal punto di intersezione con la viabilità già approvata in corrispondenza del Parco Eolico Forte Burot fino all’intersezione con la comunale Roviasca – Baraccone – Colle del Termine), e la viabilità infraparco che collega i luoghi dove sono previsti gli aerogeneratori.

    - A tal riguardo, il colore azzurro identifica il tratto di viabilità di accesso al parco eolico; il colore verde la viabilità di accesso al parco eolico con cavidotto interrato; i colori blu e viola la viabilità infraparco dove sono previste le installazioni dei quattro impianti eolici denominati AE_01, AE_02, AE_03, AE_04 e relativo cavidotto interrato.

- ***Relativamente al fattore geologico*** rispetto al quale viene richiesta documentazione integrativa con puntualizzazione e chiarimenti in merito alla litologia del terreno, al tema di gestione e disciplina idrica dell'intera area, bilancio delle terre (quantità e qualità di quelle scavate e/o sbancate) e riutilizzo in sito; considerazioni in merito alla presenza di area classificata Pg3A (suscettività al dissesto – Piano stralcio di Bacino del torrente Quiliano) lungo l'asse stradale e provvidenze per il suo attraversamento; valutazioni specifiche a carattere esecutivo in merito alle sezioni stradali; integrazione con documentazione specialistica a seguito di campagna di sondaggi in corrispondenza dei luoghi delle piazzole su cui insisteranno gli aerogeneratori connesse ad indagini sulla tipologia delle opere fondazionali, viene prodotta la documentazione grafica e descrittiva di seguito elencata:
    - ELABORATO 9.4 (Luglio 2014)_INDAGINI DI APPROFONDIMENTO ASPETTI GEOLOGICI E DOCUMENTAZIONE SPECIALISTICA RELATIVA A CAMPAGNA SONDAGGI AEROGENERATORI
    - TAVOLA 9.5 (Luglio 2014)_ALLEGATO ALL'INDAGINE GEOLOGICA INTEGRATIVA: EVIDENZE LITOLOGICHE E CARATTERI GEOMORFOLOGICI DEL SITO D'INTERVENTO.

In adempimento alle richieste di cui alla nota (Prot. n. 32464) del 06/11/2013 della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria:

- ***Relativamente alle tavole di foto-inserimento e di intervisibilità*** nei confronti delle visuali pubbliche tutelate, del percorso dell'Alta Via, della viabilità storica e dei Forti Baraccone e Burot, viene prodotta la documentazione grafica di seguito elencata:
    - TAVOLA 3.4 (Luglio 2014)_CARTA DELLE INTERVISIBILITA' PARCO EOLICO
    - TAVOLA 3.5a_FOTO-SIMULAZIONI – parte 1
    - TAVOLA 3.5 b_FOTO-SIMULAZIONI – parte 2
    - ELABORATO 3.7 (Luglio 2014)_FOTO-INSERIMENTO E INTERVISIBILITA' NEI CONFRONTI DELLE VISUALI PUBBLICHE TUTELATE.
- ***Relativamente alle valutazioni agronomiche*** delle essenze arboree interessate e piano di ripristino vegetazionale, viene prodotta la documentazione grafica di seguito elencata:

- ELABORATO 10.6 (Luglio 2014)_VALUTAZIONI AGRONOMICHE INTEGRATIVE E PIANO DI RIPRISTINO VEGETAZIONALE
- TAV. 7.1 (Luglio 2014)_INTERVENTI POST-CANTIERE DI RIPRISTINO AMBIENTALE: AREA PARCO - ZONA PIAZZOLE - RIPRISTINO SUOLO E RIPRISTINO VEGETAZIONALE
- TAV. 7.2 (Luglio 2014)_INTERVENTI POST-CANTIERE DI RIPRISTINO AMBIENTALE: VIABILITA' - RIPRISTINO SEDE STRADALE E REGIMAZIONE ACQUE - RIPRISTINO VEGETAZIONALE.

- ***Relativamente allo studio di dettaglio della viabilità di cantiere e di esercizio***, viene prodotta la documentazione grafica di seguito elencata:
  - TAV. 4.1a (Luglio 2014)_VIABILITA' DI ACCESSO AL PARCO EOLICO – PLANIMETRIA DI PROGETTO E RAGGI DI CURVATURA
  - TAV. 4.1b (Luglio 2014)_VIABILITA' INFRAPARCO – PLANIMETRIA DI PROGETTO E RAGGI DI CURVATURA
  - TAV. 4.3b (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 1 E 2 – (TRATTO BLU)
  - TAV. 4.3c (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 3 E 4 – (TRATTO BLU)
  - TAV. 4.3d (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA 5 E 7 – (TRATTO BLU)
  - TAV. 4.3e (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 8 E 9 – (TRATTO BLU)
  - TAV. 4.3f (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 10 E 11 – (TRATTO BLU)
  - TAV. 4.3g (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 12 E 13 – (TRATTO BLU)
  - TAV. 4.3h (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 14 E 15 – (TRATTO BLU)
  - TAV. 4.3i (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 16 E 17 – (TRATTO BLU)
  - TAV. 4.3j (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 18 E 19 – (TRATTO BLU)
  - TAV. 4.3k (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 20 (TRATTO BLU) E m (TRATTO VIOLA)
  - TAV. 4.3l (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA 21 E 23 – (TRATTO BLU)

- TAV. 4.3m (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 24 (TRATTO BLU) E 25-26 (TRATTO VERDE)
- TAV. 4.3n (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 27 E 28 (TRATTO VERDE)
- TAV. 4.3o (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA 29 E 31 (TRATTO VERDE)
- TAV. 4.3p (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA 32 E 34 (TRATTO VERDE)
- TAV. 4.3q (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA 35 E 37 (TRATTO VERDE)
- TAV. 4.3r (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI 38 E 39 (TRATTO AZZURRO)
- TAV. 4.3s (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA 40 E 42 (TRATTO AZZURRO)
- TAV. 4.3t (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA m E i (TRATTO VIOLA)
- TAV. 4.3u (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA h E e (TRATTO VIOLA)
- TAV. 4.3v (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA d E c (TRATTO VIOLA)
- TAV. 4.3z (Luglio 2014)_SEZIONI STRADALI TRA a E b (TRATTO VIOLA)
- TAV. 4.4a (Luglio 2014)_PROFILO LONGIDUDINALE DA SEZIONE 1 A 18 (TRATTO BLU)
- TAV. 4.4b (Luglio 2014)_PROFILO LONGIDUDINALE DA SEZIONE 19 A 30 (TRATTI BLU E VERDE)
- TAV. 4.4c (Luglio 2014)_DA SEZIONE 31 A 42 (TRATTI VERDE E AZZURRO)
- TAV. 4.4d (Luglio 2014)_PROFILO LONGIDUDINALE DA SEZIONE a A m (TRATTO VIOLA)
- TAV. 4.5 (Luglio 2014)_RILIEVO TOPOGRAFICO DELLA VIABILITA’ DI ACCESSO AL PARCO EOLICO E DELLA VIABILITA’ INFRAPARCO CON INDICAZIONE DEI CAPISALDI DI RIFERIMENTO, SEGNALETICA E ALBERATURE CON DIAMETRO > 30 CM
- ELABORATO 4.6 (Luglio 2014)_RELAZIONE ASSEVERATA CONNESSA AL RILIEVO TOPOGRAFICO E RELATIVA ALLE TAVOLE ALLEGATE “PARTE QUARTA – SISTEMA STRADALE”.

- ***Relativamente alle sistemazioni post-cantiere*** con riferimento alle piste di cantiere, alle strade ed i percorsi storici, ai manufatti accessori, viene prodotta la documentazione grafica di seguito elencata:
    - TAV. 7.2 (Luglio 2014)_INTERVENTI POST-CANTIERE DI RIPRISTINO AMBIENTALE: VIABILITA' - RIPRISTINO SEDE STRADALE E REGIMAZIONE ACQUE - RIPRISTINO VEGETAZIONALE.
    - ELABORATO 7.3 (Luglio 2014)_DESCRIZIONE DELLE SISTEMAZIONI POST CANTIERE – PISTE DI CANTIERE – STRADE E PERCORSI STORICI – MANUFATTI ACCESSORI.
    - ELABORATO 10.6 (Luglio 2014)_VALUTAZIONI AGRONOMICHE INTEGRATIVE E PIANO DI RIPRISTINO VEGETAZIONALE.

CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA

In relazione alla documentazione allegata e sopraelencata, ed in merito a quanto richiesto dal Settore Valutazione Impatto Ambientale nella nota (Prot. n° PG/2013/0177814)del 23.10.2013, si precisa che:

Relativamente agli studi naturalistici, il coordinamento tra gli specialisti incaricati all'analisi sull'ornitofauna, la chirotterofauna, e il ripristino vegetazionale, ha portato a svolgere valutazioni finalizzate a definire le misure di mitigazione degli impatti. In particolare, come si evince dall'ELABORATO 10.5_INDAGINI DI APPROFONDIMENTO AVIFAUNA – CHIROTTEROFAUNA – VEGETAZIONALE – MISURE DI MITIGAZIONE, a cui si rimanda per i maggiori dettagli, le misure di mitigazione connesse alla realizzazione dell'impianto eolico Forte Baraccone, devono prevedere interventi mirati a ridurre i rischi di collisione limitando, alle specie di rapaci e di chirotteri, la possibilità di reperire prede nelle aree prossime agli aerogeneratori. A tal fine viene ritenuto necessario creare una copertura del terreno mediante nuclei di arbusti intorno di ogni torre, con la messa a dimora - nella fase post cantiere – di piante che raggiungano un'altezza massima di 3 - 5 mt, in modo tale da limitare i rischi di collisione per uccelli e chirotteri che si trovassero a sorvolare tali zone. In tutte le aree dove è necessario attuare interventi di taglio di alberi e arbusti, viene previsto il ripristino della vegetazione attraverso utilizzo di essenze arboree e arbustive autoctone. L'intervento di rinaturalizzazione avviene inoltre attraverso l'inerbimento delle aree sulle quali si è intervenuti; tale intervento verrà attuato sia in corrispondenza della viabilità che delle piazzole

degli aerogeneratori, sulle quali, in fase post-cantiere sarà ripristinato il suolo nel rispetto della conformazione morfologica originaria, ed avverrà attraverso sistemi e tecniche di ingegneria naturalistica mediante idrosemina supportata dall'utilizzo di geostuoie che, oltre a contrastare l'erosione favoriscono il processo di inerbimento che in condizioni normali avverrebbe molto più lentamente.

Per quanto concerne le interazioni con le dinamiche idrogeologiche locali e le acque sorgive, si precisa che la soluzione progettuale prevede interventi su viabilità ed aree dove saranno installati gli aerogeneratori e che tali zone non interferiscono minimamente con le sorgenti di Bosco Grande, Busorine e Gazzano; le operazioni di scavo e gli adeguamenti stradali non andranno in alcun modo ad alterare la biodiversità. In particolare, come si evince al punto 8 dell'indagine di approfondimento geologico (ELABORATO 9.4) i movimenti di terra, riguardanti sia la viabilità globale, sia le piazzole di ubicazione degli aerogeneratori, non intercettano aree di alimentazione delle acque sorgive locali in quanto le stesse si trovano ubicate a quote ettometricamente più basse rispetto ai luoghi d'interevento.

Relativamente al rilievo topografico, eseguito nei mesi di dicembre 2013, gennaio, febbraio e marzo 2014, il tecnico incaricato ha provveduto a produrre, nei successivi mesi, gli elaborati grafici di restituzione al fine di determinare la reale ubicazione del tracciato della viabilità di accesso al Parco Eolico e della viabilità infraparco fino ai luoghi dove sono previste le installazioni degli aerogeneratori. Il rilievo è stato eseguito attraverso l'utilizzo di strumenti topografici omologati, adottando il sistema di coordinate di riferimento Cassini – Soldner con origine Forte Diamante GE e sviluppato secondo i criteri definiti preliminarmente con il Settore Valutazione Impatto Ambientale della Regione Liguria. A tal riguardo il rilievo si basa sull'utilizzo di una poligonale aperta - vincolata agli estremi da caposaldi di riferimento - rilevati mediante strumentazione GPS e georefenziati su spigoli di fabbricati esistenti con coordinate note, come si evince nell'ELABORATO 4.6 che riporta la relazione asseverata richiesta. Il rilievo, esteso ad un intorno significativo delle opere di progetto, è stato corredato di sezioni localizzate a distanze variabili, nei luoghi ritenuti significativi, con definizione dell'effettivo andamento altimetrico con margine di almeno 20 metri verso monte e verso valle rispetto all'asse stradale. La planimetria di cui alla TAVOLA 4.5, che esplicita il rilievo topografico della viabilita' di accesso al parco eolico e della viabilita' infraparco, riporta l'indicazione dei capisaldi di riferimento, la segnaletica e le alberature con diametro > 30 cm. Il rilievo è stato effettuato attraverso cinquantuno stazioni, la cui posizione è identificata materialmente sul luogo mediante picchetti in legno colorati in rosso, e, al fine di garantire l'individuazione dei punti di controllo di quota certa da prendere come riferimento quali punti di

aggancio delle operazioni topografiche future, sono stati fissati capisaldi di riferimento costituiti da picchetti in ferro infissi nel terreno lungo tutto lo sviluppo della strada identificati con il colore giallo.

Relativamente al fattore geologico, il tecnico incaricato ha provveduto ad esplicitare gli approfondimenti richiesti, specificando anche attraverso la TAVOLA 9.5, le evidenze litologiche ed i caratteri geomorfologici del sito d'intervento. L'ELABORATO 9.4, oltre a definire le indagini di approfondimento degli aspetti geologici, è corredato dalla documentazione specialistica relativa alla campagna di sondaggi, effettuata in corrispondenza delle piazzole dove sono previsti gli aerogeneratori.

Alla luce dell'approfondito rilievo topografico di cui sopra, l'elaborazione dei computi relativi agli sterri e riporti di progetto (viabilità e interventi in corrispondenza delle piazzole degli aerogeneratori) ha permesso di bilanciare completamente i medesimi in maniera tale da consentire il completo riutilizzo in sito dei terreni/rocce coinvolti nei movimenti terra; in particolare, sulla base del calcolo eseguito a seguito della sovrapposizione tra la situazione attuale, la fase di cantiere ed i ripristini previsti in attuazione nella fase post cantiere, si stima che il totale volume di sterro pari a 4.680,09 mc venga completamente reintegrato nel volume di riporto, nel momento in cui verrà ridotta la sede stradale e ricostituito il suolo delle aree delle piazzole.

In riferimento alla nuova soluzione progettuale relativa alla viabilità di accesso al Parco Eolico Forte Baraccone, come si evince nella TAVOLA 2.3_CARTOGRAFIA PIANI DI BACINO, il nuovo tracciato non interferisce più con l'area classificata Pg3A (suscettività al dissesto – Piano stralcio di Bacino del torrente Quiliano), lambendola solamente per un breve tratto a monte dell'area stessa; tale circostanza, seppur la presenza della Pg3A non risultasse preclusiva alla realizzazione di interventi infrastrutturali, è comunque da ritenersi migliorativa poiché evita problematiche di tipo tecnico. Inoltre, come appurato in fase di sopralluogo e sulla base del progetto di adeguamento stradale, si evince che l'allargamento della carreggiata, nel punto in esame, avviene in area attualmente sub pianeggiante dotata di ampi spazi laterali, senza necessità alcuna di prevedere sterri o sbancamenti.

Per quanto riguarda gli interventi sulla viabilità, la PARTE QUARTA - SISTEMA STRADALE allegata, definisce dettagliatamente lo stato attuale ed il progetto con i luoghi dove vengono previste le opere di ingegneria naturalistica in grado di garantire la stabilità dei versanti in fregio alla strada, anche nel limitato periodo della fase di cantiere. I dettagli stradali sono evidenziati nella TAVOLA 4.2 _SEZIONI TIPO STRADA dove sono evidenziati anche gli interventi di ingegneria naturalistica e le

opere di regimazione acque meteoriche sia nella fase di cantiere che nella successiva di post-cantiere. La TAVOLA 7.2 definisce altresì le zone in cui sono previsti i ripristini ambientali connessi alla riduzione della sede stradale successivamente alla fase di installazione degli aerogeneratori (fase post-cantiere).

Le indagini geognastiche (sondaggi e MASW) recentemente effettuate in corrispondenza dei luoghi dove sono previste le installazioni dei quattro aerogeneratori, hanno fornito le risultanze geognostiche che permettono di valutare la tipologia fondazionale relativa ad ogni aerogeneratore. In particolare, sulla base dei dati esaminati, le opere fondazionali dell'aerogeneratore AE_01 potranno essere rappresentate da un apparato diretto continuo (platea) corroborato da chiodature di cucitura in roccia, in corrispondenza dell'aerogeneratore AE_02 si prevede un apparato fondazionale mediate micropali di profondità indicativa pari a 15 – 16 mt, di diametro adeguato ed atti a trasferire i carichi di progetto in profondità mediante immorsamento in roccia metamorfica per almeno 4 – 5 mt, l'aerogeneratore AE_03 potrà essere dotato di fondazione diretta continua a bassa profondità, mentre, per l'aerogeneratore AE_04 è consigliabile un apparato fondazionale profondo mediante micropali, di diametro adeguato condotti fino a 15 – 16 mt.

In relazione alla documentazione allegata e sopraelencata, ed in merito a quanto richiesto dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria nella nota (Prot. n° 32464) del 6.11.2013, si precisa che:

Relativamente alle tavole di foto inserimento e di intervisibilità, in fase di sopralluogo (avvenuto in data 04/06/2014) è stato constatato che le TAVOLE 3.5a e 3.5b _ FOTOSIMULAZIONI, già precedentemente allegate al progetto, risultano pienamente esaustive in relazione alla visibilità del Parco Eolico Forte Baraccone dai diversi luoghi del territorio ed in particolare dalla vallata del torrente Quiliano, (dallo sbocco a mare fino alle aree abitate delle frazioni del Comune di Quiliano), dalla vallata del torrente Letimbro in corrispondenza del Colle di Cadibona, oltre che dai territori ubicati al di là del Giogo Appenninico.

Relativamente a quanto richiesto nella citata nota della Soprintendenza per i Beni Architettonici della Liguria, è stato ritenuto necessario provvedere alla redazione dell'ELABORATO 3.7 che mette in evidenza il fotoinserimento degli aerogeneratori dagli altri luoghi esaminati

durante il sopralluogo stesso ed in particolare in riferimento al D.M. 24/04/1985 "Galassini", percorso dell'Alta Via e nei confronti del Forte Baraccone e Forte Burot.

In particolare, relativamente alla visibilità del sito eolico Forte Baraccone dall'area del Forte Burot, come si evince dall'immagine allegata (Foto 18), è evidente in primo piano l'impianto eolico Forte Burot già realizzato, ma non esiste intervisibilità con il parco eolico in progetto. Tale circostanza è determinata dal fatto che tra il sito eolico già in funzione ed il parco eolico in progetto è presente il Monte Baraccone, la cui sommità raggiunge gli 820 mt sul livello del mare e di fatto preclude la vista del Parco Eolico Forte Baraccone.

Esaminando le foto da 01 a 05 di cui all'ELABORATO 3.7 è possibile notare che dalle aree vincolate (D.M. 24/04/1985 "Galassini"), la visibilità degli impianti è fortemente limitata e il Parco Eolico Forte Baraccone non è mai visibile nella totalità degli impianti. Dalle aree libere da fitta vegetazione è possibile individuare solo per brevi tratti l'aerogeneratore AE_03.

Per quanto riguarda la visibilità degli impianti dal percorso dell'Alta Via, come nel caso sopra, la visione dell'impianto resta sempre parziale o comunque limitata ad uno o due aerogeneratori al massimo, dove l'impatto visivo è minimizzato per la presenza della fitta vegetazione (vedi Foto da 06 a 14 e 16, 17).

Lo stesso vale anche per quanto riguarda la vista dall'area prospiciente il Forte Baraccone (vedi Foto 15) da cui sono visibili solamente gli aerogeneratori AE_01 e AE_02.

Inoltre, secondo quanto verificato in sede di incontro in Regione nel maggio 2014, è stato ritenuto opportuno integrare la Tavola 3.4_CARTA DELLE INTERVISIBILITÀ PARCO EOLICO in quanto è emerso che, rispetto all'effettiva visione degli aerogeneratori dai luoghi ove è avvenuto lo scatto della fotografia (cfr. TAV.3.5_a e TAV.3.5_b_FOTOSIMULAZIONI), la Carta delle intervisibilità risulta approssimativa, ovvero non particolarmente aderente alla realtà. Tale circostanza, ampiamente commentata nelle relazioni allegate e sul commento della tavola stessa, è dovuta al fatto che il modello per la definizione del bacino visivo è stato realizzato utilizzando un particolare software che impiega come dati di input il modello digitale del terreno dell'area in esame - derivato da cartografia vettoriale in scala 1:25.000, pertanto gestito con una certa approssimazione (assenza di vegetazione e curve di livello meno fitte rispetto a carte a scala dettagliata). Pertanto si è stabilito di evidenziare, in corrispondenza di ogni punto di ricognizione fotografica, l'effettivo numero di impianti visibili così come evidenziati nelle citate TAVV. 3.5_a e 3.5_b cui le foto fanno riferimento. Cfr. TAVOLA 3.4 _ CARTA DELLE INTERVISIBILITA' PARCO EOLICO (Luglio 2014).

Relativamente alle valutazioni agronomiche delle essenze arboree interessate e piano di ripristino vegetazionale, durante la fase di rilievo topografico si è provveduto ad individuare le alberature con diametro del fusto maggiore di 30 cm, ubicate in fregio alle aree d'intervento. La TAV. 4.5 riporta nel dettaglio tutte le alberature che rispondono a tali caratteristiche con le relative immagini fotografiche. Secondo quanto previsto in progetto il numero di piante che devono essere rimosse, al fine di garantire l'adeguamento della viabilità esistente e renderla agibile al transito dei mezzi di trasporto dei componenti degli aerogeneratori, risulta particolarmente esiguo. Tali piante sono rappresentate da sei esemplari di faggio (Foto n° 18, 22, 23, 24 e 25) e numero un esemplare di castagno (Foto n° 7) e sono identificate nella TAVOLA 4.5. Le stesse alberature sono inoltre indicate nella TAVOLA 7.2_INTERVENTI POST CANTIERE DI RIPRISTINO AMBIENTALE – VIABILITA'. Per quanto riguarda la vegetazione che interferisce con le aree delle piazzole, le alberature il cui diametro risulta essere maggiore di 30 cm e che devono essere rimosse sono due, di cui una in corrispondenza dell'aerogeneratore AE_03 (esemplare di castagno) e l'altra in corrispondenza dell'aerogeneratore AE_04 (esemplare di faggio). Dette alberature sono indicate nella TAVOLA 7.1_INTERVENTI POST CANTIERE DI RIPRISTINO AMBIENTALE – AREA PARCO ZONA PIAZZOLE.

Tutte le altre alberature con diametro maggiore di 30 cm che si trovano in prossimità delle aree d'intervento non saranno rimosse, bensì tutelate da eventuali danneggiamenti connessi al transito dei mezzi di trasporto, mediante la predisposizione di sistemi protettivi (tavole di legno di spessore adeguato poste attorno al tronco sull'intera circonferenza, previa interposizione di una fascia protettiva di materiali cuscinetto).

La rettifica ed adeguamento della viabilità esistente prevedono la rimozione di una quantità minima di vegetazione, rappresentata prevalentemente da cedui di castagno fortemente danneggiati da attacchi di Cinipide del castagno. Il numero viene stimato in una quantità inferiore ai n. 20 esemplari e comunque con dimensioni diametriche dei polloni comprese tra i 5 e 15 cm.

In corrispondenza della viabilità infraparco, dove la sede viaria risulta di dimensioni maggiori e dove pertanto l'allargamento stradale interferisce in misura minima con la vegetazione esistente, gli interventi di rimozione sono quasi irrilevanti.

In corrispondenza delle piazzole di montaggio degli aerogeneratori ci si trova in presenza di bosco costituito in prevalenza da ceduo di castagno misto a faggio, dove peraltro il castagno è fortemente danneggiato da attacchi di Cinipide.

Pur tenendo conto delle dimensioni ottimali delle piazzole al fine di garantire l’adeguata movimentazione dei mezzi ed il montaggio degli aerogeneratori, relativamente al sito in esame le dimensioni potranno essere notevolmente ridotte in virtù della vicinanza delle piazzole alla viabilità principale, dove possono sostare i mezzi di trasporto dei componenti, dai quali la gru può prelevare direttamente gli stessi e procedere al montaggio. In tal caso, la dimensione della piazzola può essere limitata allo spazio di azione delle gru oltre alla porzione corrispondente al plinto di fondazione dell'aerogeneratore. Tale circostanza contribuisce a ridurre considerevolmente l'intervento sulla vegetazione limitando il numero di piante da rimuovere.

Il ripristino vegetazionale post-cantiere delle aree d’intervento (al termine dei lavori di cantiere ed in contemporanea all’entrata a regime degli impianti) è rappresentato nelle sopraccitate TAVV. 7.1 e 7.2 e, sulla base delle valutazioni ed indagini effettuate dagli specialisti degli studi naturalistici, deve assolvere a requisiti volti alla salvaguardia e tutela delle specie faunistiche, attraverso sistemi di reimpianto che consistono nella messa a dimora di essenze vegetali di tipo arbustivo, scelte in funzione di quelle tipiche del luogo, aventi altezza massima di 3 - 5 mt e distribuite a piccoli nuclei. Tali circostanze, da attuarsi in particolar modo in corrispondenza delle aree circostanti gli aerogeneratori, sono volte a ridurre i rischi di collisione per uccelli e chirotteri che si trovassero a sorvolare tali zone. L’intervento di rinaturalizzazione delle aree avviene inoltre attraverso l’inerbimento delle zone sulle quali si è intervenuti; tale intervento verrà attuato sia in corrispondenza della viabilità che delle piazzole degli aerogeneratori, sulle quali, in fase post-cantiere, sarà ripristinato il suolo nel rispetto della conformazione morfologica originaria ed avverrà attraverso sistemi e tecniche di ingegneria naturalistica mediante idrosemina supportata dall’utilizzo di geostuoie che, oltre a contrastare l’erosione, favoriscono il processo di inerbimento che in condizioni normali avverrebbe molto più lentamente.

In merito alla viabilità di accesso al Parco Eolico e viabilità infraparco, gli interventi di ripristino vegetazionale risultano sicuramente di minore entità rispetto alle aree interessate dalle piazzole degli aerogeneratori e la rinaturalizzazione dei luoghi riguarda essenzialmente l’inerbimento delle scarpate a seguito della riduzione della sede stradale, secondo le modalità sopra descritte. Lo scopo è quello di stabilizzare il terreno attraverso l'azione consolidante degli apparati radicali e protezione del terreno dall'erosione superficiale, dovuta all'azione delle precipitazioni ed al ruscellamento superficiale, favorendo lo sviluppo della vegetazione e le condizioni di fertilità.

Per maggiori dettagli si fa riferimento all'ELABORATO 10.6_VALUTAZIONI AGRONOMICHE INTEGRATIVE E PIANO DI RIPRISTINO VEGETAZIONALE, che esplicita le metodologie d'intervento sia durante le fasi di cantiere che post-cantiere e si conclude constatando che gli interventi previsti sulla vegetazione e sul terreno, necessari per la realizzazione del parco eolico, siano di entità limitata e non vadano a danneggiare l'assetto paesaggistico - ambientale dell'area in oggetto.

Relativamente allo studio di dettaglio della viabilità di cantiere e di esercizio, il progetto è stato integrato con un puntuale rilievo topografico strumentale che ha interessato l'intera viabilità di accesso al Parco Eolico e la viabilità infraparco. A tal riguardo si rimanda alla TAVOLA 4.5 nella quale sono evidenziate le alberature presenti lungo il percorso, con censimento di quelle il cui diametro del fusto risulta maggiore di 30 cm, oltre alla segnaletica presente. Tutte le tavole grafiche facenti parte della PARTE QUARTA – SISTEMA STRADALE, sono riferite al rilievo della viabilità esistente ed al progetto di allargamento stradale finalizzato ad adeguare la sede viaria per consentire il transito dei mezzi di trasporto nella fase di cantiere. Inoltre sono messe in evidenza le opere di ingegneria naturalistica ritenute opportune e necessarie al fine della salvaguardia dei versanti. In particolare la tavola 4.2 mette in evidenza le sezioni tipo della strada in fase di cantiere ed in fase post-cantiere, nel momento in cui la sede stradale viene ridotta a circa 250 cm oltre al canale di drenaggio, al fine di determinare un ripristino paesaggistico - ambientale; sempre sulla stessa tavola viene inoltre affrontato l'argomento relativo alla regimazione delle acque meteoriche per le quali si provvederà ad adottare le opportune modalità esecutive abitualmente in uso in ambienti di questo tipo. La rete di regimazione delle acque dovrà essere mantenuta efficiente per tutto il periodo di regime degli impianti attraverso opere di pulizia e modellazione del canale di deflusso in corrispondenza del sedime stradale. Il ripristino della sede stradale, che verrà mantenuta efficiente per garantire il transito dei veicoli degli aventi diritto, prevede una finitura in terra, provvista di dosso inerbito al centro della carreggiata (trottatoio) al fine di determinare una rinaturalizzazione dei luoghi d'intervento e rendere paesaggisticamente riqualificato l'ambiente naturale, riproducendo la tipologia tipica della carrareccie.

Relativamente all'elaborato descrittivo delle sistemazioni post cantiere, si rimanda all'ELABORATO 7.3 (luglio 2014)_DESCRIZIONE DELLE SISTEMAZIONI POST CANTIERE – PISTE DI CANTIERE – STRADE E PERCORSI STORICI – MANUFATTI ACCESSORI.

In approfondimento di quanto sopra esposto ed in merito alle integrazioni richieste dagli Enti, si rimanda ai citati documenti grafici e descrittivi (TAVOLE e ELABORATI) specificati nel dettaglio per ogni punto di approfondimento indicato nelle note integrative e di seguito elencati.

LEGENDA:

CONFERMATA	Tavola, o elaborato, che viene confermata come da documento allegato alla Pubblicazione Avviso di Attivazione V.I.A. del 10.07.2013
SOSTITUISCE E INTEGRA	Tavola, o elaborato, che va a sostituire e integrare la tavola, o l'elaborato, n°... allegata alla Pubblicazione Avviso di Attivazione V.I.A. del 10.07.2013
INTEGRA	Tavola, o elaborato, che integra ai sensi delle note: **Regione Liguria** prot. N. PG/2013/0177814 DEL 23.10.2013 e **Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria** prot. n.32464 del 06.11.2013

ELABORATI CONSEGNA LUGLIO 2014

ELABORATO 0.1a (Luglio 2014)	RELAZIONE INTEGRATIVA	INTEGRA
TAVOLA 1.1 (Luglio 2014)	CARTOGRAFIA DI INQUADRAMENTO GENERALE CON LOCALIZZAZIONE AREA DI INTERVENTO	CONFERMATA
TAVOLA 1.2 (Luglio 2014)	LOCALIZZAZIONE DELL'AREA D'INTERVENTO CON LAYOUT AEROGENERATORI	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.1.2
ELABORATO 1.3 (Luglio 2014)	RELAZIONE FOTOGRAFICA	SOSTITUISCE E INTEGRA l'ELABORATO 1.3
TAVOLA 2.1 (Luglio 2014)	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PAESISTICO	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.2.1
TAVOLA 2.2 (Luglio 2014)	STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.2.2
TAVOLA 2.3 (Luglio 2014)	CARTOGRAFIA PIANI DI BACINO	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.2.3
TAVOLA 2.4 (Luglio 2014)	CARTOGRAFIA VINCOLI AMBIENTALI	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.2.4
TAVOLA 2.5 (Luglio 2014)	PIANI DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.2.5
TAVOLA 2.6 (Luglio 2014)	VINCOLI PAESAGGISTICI/TERRITORIALI	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.2.6

TAVOLA 3.1 (Luglio 2014)	LAYOUT DI PROGETTO SU BASE CTR E RILIEVO	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.3.1
TAVOLA 3.2 (Luglio 2014)	LAYOUT DI PROGETTO E INFRASTRUTTURE SU BASE CATASTALE	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.3.2
TAVOLA 3.3 (Luglio 2014)	LAYOUT DI PROGETTO SU BASE FOTOGRAFICA – FOTOMONTAGGI DI SIMULAZIONE	CONFERMATA
TAVOLA 3.4 (Luglio 2014)	CARTA DELLE INTERVISIBILITA' PARCO EOLICO	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.3.4
TAVOLA 3.5a (Luglio 2014)	FOTO-SIMULAZIONI – parte 1	CONFERMATA
TAVOLA 3.5 b (Luglio 2014)	FOTO-SIMULAZIONI – parte 2	CONFERMATA
TAVOLA 3.6 (Luglio 2014)	LAYOUT CON ELEMENTI DI SEGNALAZIONE AL VOLO	CONFERMATA
ELABORATO 3.7 (Luglio 2014)	FOTO-INSERIMENTO E INTERVISIBILITA' NEI CONFRONTI DELLE VISUALI PUBBLICHE TUTELATE	INTEGRA
TAVOLA 4.1a (Luglio 2014)	VIABILITA' DI ACCESSO AL PARCO EOLICO – PLANIMETRIA DI PROGETTO E RAGGI DI CURVATURA	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.1a
TAVOLA 4.1b (Luglio 2014)	VIABILITA' INFRAPARCO – PLANIMETRIA DI PROGETTO E RAGGI DI CURVATURA	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.1b
TAVOLA 4.2 (Luglio 2014)	SEZIONI TIPO STRADA	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.2
TAVOLA 4.3a (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI DA 1 A 10 CAVIDOTTO INTERRATO	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3a
TAVOLA 4.3b (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI 1 E 2 – (TRATTO BLU)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3d
TAVOLA 4.3c (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI 3 E 4 – (TRATTO BLU)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3d
TAVOLA 4.3d (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI TRA 5 E 7 – (TRATTO BLU)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3d
TAVOLA 4.3e (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI 8 E 9 – (TRATTO BLU)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3d
TAVOLA 4.3f (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI 10 E 11 – (TRATTO BLU)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3d

TAVOLA 4.3g (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI 12 E 13 – (TRATTO BLU)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3d
TAVOLA 4.3h (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI 14 E 15 – (TRATTO BLU)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3d
TAVOLA 4.3i (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI 16 E 17 – (TRATTO BLU)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3d
TAVOLA 4.3j (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI 18 E 19 – (TRATTO BLU)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3d
TAVOLA 4.3k (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI 20 (TRATTO BLU) E "m" (TRATTO VIOLA)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3d
TAVOLA 4.3l (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI TRA 21 E 23 – (TRATTO BLU)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3d
TAVOLA 4.3m (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI 24 (TRATTO BLU) E 25-26 (TRATTO VERDE)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3b
TAVOLA 4.3n (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI 27 E 28 (TRATTO VERDE)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3b
TAVOLA 4.3o (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI TRA 29 E 31 (TRATTO VERDE)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3b
TAVOLA 4.3p (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI TRA 32 E 34 (TRATTO VERDE)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3b
TAVOLA 4.3q (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI TRA 35 E 37 (TRATTO VERDE)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3b
TAVOLA 4.3r (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI 38 E 39 (TRATTO AZZURRO)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3b
TAVOLA 4.3s (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI TRA 40 E 42 (TRATTO AZZURRO)	SOSTITUISCE E INTEGRA laTAV.4.3b
TAVOLA 4.3t (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI TRA "m" E "i" (TRATTO VIOLA)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3c
TAVOLA 4.3u (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI TRA "h" E "e" (TRATTO VIOLA)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3c
TAVOLA 4.3v (Luglio 2014)	SEZIONI STRADALI TRA "d" E "c" (TRATTO VIOLA)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.3c
TAVOLA 4.3z	SEZIONI STRADALI TRA "a" E "b" (TRATTO VIOLA)	SOSTITUISCE E

(Luglio 2014)		INTEGRA la TAV.4.3c
TAVOLA 4.4a (Luglio 2014)	PROFILO LONGIDUDINALE DA SEZIONE 1 A 18 (TRATTO BLU)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.4
TAVOLA 4.4b (Luglio 2014)	PROFILO LONGIDUDINALE DA SEZIONE 19 A 30 (TRATTI BLU E VERDE)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.4
TAVOLA 4.4c (Luglio 2014)	DA SEZIONE 31 A 42 (TRATTI VERDE E AZZURRO)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.4
TAVOLA 4.4d (Luglio 2014)	PROFILO LONGIDUDINALE DA SEZIONE "a" A "m" (TRATTO VIOLA)	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.4.4
TAVOLA 4.5 (Luglio 2014)	RILIEVO TOPOGRAFICO DELLA VIABILITA' DI ACCESSO AL PARCO EOLICO E DELLA VIABILITA' INFRAPARCO CON INDICAZIONE DEI CAPISALDI DI RIFERIMENTO, SEGNALETICA E ALBERATURE CON DIAMETRO > 30 cm	INTEGRA
ELABORATO 4.6 (Luglio 2014)	RELAZIONE ASSEVERATA CONNESSA AL RILIEVO TOPOGRAFICO E RELATIVA ALLE TAVOLE ALLEGATE "PARTE QUARTA – SISTEMA STRADALE"	INTEGRA
TAVOLA 5.1a (Luglio 2014)	TRACCIATO CAVIDOTTO – PLANIMETRIA DI PROGETTO CON SEZIONI SIGNIFICATIVE	CONFERMATA
TAVOLA 5.1b (Luglio 2014)	TRACCIATO CAVIDOTTO IN CORRISPONDENZA DEI CORSI D'ACQUA DEMANIALI	CONFERMATA
TAVOLA 5.1c (Luglio 2014)	INTERFERENZA CON RETE SNAM	CONFERMATA
TAVOLA 5.2 (Luglio 2014)	CABINA DI CONSEGNA	CONFERMATA
TAVOLA 5.3 (Luglio 2014)	SISTEMA ELETTRICO SCHEMA UNIFILARE LEITWIND	CONFERMATA
TAVOLA 5.4 (Luglio 2014)	SISTEMA UNIFILARE CENTRALE EOLICA	CONFERMATA
TAVOLA 6.1 (Luglio 2014)	SCHEMA FONDAZIONALE TIPOLOGIA AEROGENERATORI 1.5 MW	CONFERMATA
TAVOLA 6.2 (Luglio 2014)	TIPOLOGIA AEROGENERATORE 1.5 MW	CONFERMATA
TAVOLA 6.3a (Luglio 2014)	SISTEMA PIAZZOLE AEROGENERATORE AE_01	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.6.3a

TAVOLA 6.3b (Luglio 2014)	SISTEMA PIAZZOLE AEROGENERATORE AE_02	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.6.3b
TAVOLA 6.3c (Luglio 2014)	SISTEMA PIAZZOLE AEROGENERATORE AE_03	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.6.3c
TAVOLA 6.3d (Luglio 2014)	SISTEMA PIAZZOLE AEROGENERATORE AE_04	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.6.3d
TAVOLA 6.4 (Luglio 2014)	DETTAGLI DELLA PIAZZOLA TIPO	CONFERMATA
TAVOLA 7.1 (Luglio 2014)	INTERVENTI POST-CANTIERE DI RIPRISTINO AMBIENTALE: AREA PARCO - ZONA PIAZZOLE - RIPRISTINO SUOLO E RIPRISTINO VEGETAZIONALE	SOSTITUISCE E INTEGRA la TAV.7.1
TAVOLA 7.2 (Luglio 2014)	INTERVENTI POST-CANTIERE DI RIPRISTINO AMBIENTALE: VIABILITA' - RIPRISTINO SEDE STRADALE E REGIMAZIONE ACQUE - RIPRISTINO VEGETAZIONALE	INTEGRA
ELABORATO 7.3 (Luglio 2014)	DESCRIZIONE DELLE SISTEMAZIONI POST CANTIERE – PISTE DI CANTIERE – STRADE E PERCORSI STORICI – MANUFATTI ACCESSORI	INTEGRA
TAVOLA 8.1a (Luglio 2014)	LAYOUT DELLA SOLUZIONE ALTERNATIVA "A" (7aerogeneratori da 850kw)	CONFERMATA
TAVOLA 8.1b (Luglio 2014)	LAYOUT DELLA SOLUZIONE ALTERNATIVA "B" (5aerogeneratori da 1.5MW)	CONFERMATA
TAVOLA 8.1c (Luglio 2014)	LAYOUT DELLA SOLUZIONE ALTERNATIVA "C" (4aerogeneratori da 1.5 MW + 1aerogeneratore da 200 kW)	CONFERMATA
TAVOLA 8.1d (Luglio 2014)	LAYOUT DELLA SOLUZIONE ALTERNATIVA "D" (4aerogeneratori da 1.5MW) SOLUZIUONE CONFORME AL LAYOUT DI CUI ALLA PUBBLICAZIONE DI AVVISO DI ATTIVAZIONE V.I.A. DEL 10.7.2013	INTEGRA
ELABORATO 9.4 (Luglio 2014)	INDAGINI DI APPROFONDIMENTO ASPETTI GEOLOGICI E DOCUMENTAZIONE SPECIALISTICA RELATIVA A CAMPAGNA SONDAGGI AEROGENERATORI	INTEGRA
TAVOLA 9.5 (Luglio 2014)	ALLEGATO ALL'INDAGINE GEOLOGICA INTEGRATIVA: EVIDENZE LITOLOGICHE E CARATTERI GEOMORFOLOGICI DEL SITO D'INTERVENTO	INTEGRA
ELABORATO 10.5	INDAGINI DI APPROFONDIMENTO AVIFAUNA – CHIROTTEROFAUNA – VEGETAZIONALE – MISURE DI	INTEGRA

(Luglio 2014)	MITIGAZIONE	
ELABORATO 10.6 (Luglio 2014)	VALUTAZIONI AGRONOMICHE INTEGRATIVE E PIANO DI RIPRISTINO VEGETAZIONALE	INTEGRA
TAVOLA 12.1 (Luglio 2014)	INTERVENTO CONSERVATIVO FORTE BARACCONE	CONFERMATA

Per tutti gli altri elaborati:

- PARTE 0 (RELAZIONI);
- PARTE 9 (QUADRO GEOLOGICO);
- PARTE 10 (QUADRO NATURALISTICO);
- PARTE 11 (DOCUMENTAZIONE FINALIZZATA ALLA VERIFICA DI SCREENING);
- PARTE 13 (ALLEGATI);

si rimanda alla documentazione già depositata e allegata alla Pubblicazione Avviso di attivazione V.I.A. del 10.7.2013.