



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

**Indirizzi in Allegato**



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

U.prot DVA – 2014 – 0025054 del 29/07/2014

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....

**OGGETTO: DETERMINA DIRETTORIALE.**

**[ID\_VIP: 2454] Procedura ex art. 169, comma 4 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. - Varianti. Autostrada SA-RC. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 dal km 393+500 (Svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (Svincolo di Scilla escluso) - 5° Macrolotto. Proposta interventi di ripristino ambientale dei valloni Sfalassà, Praialonga e Favazzina, interessati dalla cantierizzazione.**

La Società ANAS S.p.A., con nota prot. CDG-0081791-P del 18/06/2013, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-15040 del 26/06/2013, ha trasmesso la documentazione inerente al progetto in oggetto indicato ai fini dell'avvio della procedura, ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. – Varianti, integrata con nota prot. CDG-76866-P del 06/06/2014, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-119227 del 17/06/2014.

Oggetto di valutazione è la proposta di interventi di ripristino ambientale dei Valloni Sfalassà, Praialonga e Favazzina, interessati dalla cantierizzazione nell'ambito del progetto in oggetto riportato.

**Preso atto** che il progetto "Autostrada Salerno-Reggio Calabria – Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme CNR/80 dal km 393+500 (Svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (Svincolo di Scilla escluso) – 5° Macrolotto" è stato oggetto di:

- Valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art., 6 della Legge 349/1986, conclusasi con DEC/VIA/6921 del 23/01/2002 e DEC/VIA/7014 del 20/03/2002, sulla base del parere di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni;

Ufficio Mittente: Div. II - SVA - Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.  
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931  
DVA-2VA-LO-03\_2014-0208.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040

e-mail: dva@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

- Verifica di Ottemperanza sul Progetto Esecutivo, conclusa con Determina Direttoriale prot. DSA-2006-13749 del 18/05/2006, di esito positivo con prescrizioni;
- Verifica di Attuazione sul Progetto Esecutivo, ai sensi dell'art. 185, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.. La prima fase dello stato di avanzamento si è conclusa con Determina Direttoriale del 17/12/2008, sulla base del parere CTVA n. 147 del 14/11/2008, di esito positivo. La procedura è attualmente in corso sui successivi stati di avanzamento.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, con nota prot. CTVA-2014-2574 del 17/07/2014, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-23918 del 18/07/2014, ha trasmesso il proprio parere n. 1550 del 11 luglio 2014 che, allegato, costituisce parte integrante del presente provvedimento.

**Preso atto** che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nel citato parere n. 1550 del 11 luglio 2014, ha valutato che: *“Gli interventi di rinaturalizzazione proposti, aventi a riferimento le tecniche afferenti l'ingegneria naturalistica, si configurano come atti a conseguire il recupero delle condizioni di naturalità degli ambienti torrentizi, interessati dal degrado dovuto alle precedenti attività di cantiere.*

*Le demolizioni dei tratti dismessi e il recupero delle gallerie, in ottemperanza a quanto prescritto dai precedenti decreti VIA, sono progettati secondo modi ambientalmente compatibili e informati a criteri di tutela dell'ambiente.*

*Per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs. n. 163/2006, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto esecutivo e non richiede l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti”.*

Sulla base degli esiti istruttori della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS riportati nel sopra citato parere, si

## DETERMINA

la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 3, art. 169, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., della proposta di Variante introdotta in corso d'opera relativa agli interventi di ripristino ambientale dei Valloni Sfalassà, Praialonga, Favazzina, interessati dalla contierizzazione nell'ambito del Progetto *“Autostrada Salerno-Reggio Calabria – Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme CNR/80 dal km 393+500 (Svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (Svincolo di Scilla escluso) – 5° Macrolotto”.*

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla notifica dell'atto e/o dalla sua pubblicazione sul sito web di questo Ministero ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

Il Direttore Generale  
(Dott. Maria Grillo)

Allegati: nota prot. DVA-2014-23918 del 18/07/2014

**Elenco indirizzi**

ANAS S.p.A.  
anas@postacert.stradeanas.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Struttura Tecnica di Missione  
stm@pec.mit.gov.it

e p.c. Ministero dei beni e delle attività culturali  
e del turismo  
Direzione Generale per il Paesaggio,  
le Belle Arti, l'Architettura, l'Arte  
Contemporanee  
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Regione Calabria  
Dipartimento Politiche dell'Ambiente  
dipartimento.ambiente@pec.regione.calabria.it

Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale VIA e VAS  
ctva@pec.minambiente.it



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA-2014-0002574 del 17/07/2014

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
E.prot DVA-2014-0023918 del 18/07/2014

Al Sig. Ministro  
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: I.D. VIP 2454 trasmissione parere n. 1550 CTVA del giorno 11 luglio 2014. VIA Speciale VARIANTE ex. Art. 169 Dlgs n. 163/2006 - Autostrada SA-RC. Autostrada SA-RC. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 dal km 393+500 (Svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (Svincolo di Scilla escluso) - 5° Macrolotto. Proposta interventi di ripristino ambientale dei valloni Sfalassà, Praialonga e Favazzina, interessati dalla cantierizzazione. Proponente: ANAS S.p.A. Ufficio per l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria**

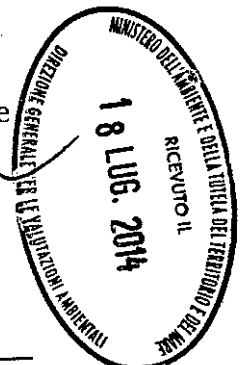
Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 11 luglio 2014.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione  
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-06  
CTVA-US-06\_2014-0193.DOC



La presente copia fotostatica composta di N° 7 fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 17-07-2014



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Commissione Tecnica di Verifica dell' Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

*Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale

\* \* \*

**Parere n. 1550 dell'11 luglio 2014**

*lee*

<b>Progetto:</b>	<p>VARIANTE ex. Art. 169 D.Lgs. n. 163/2006</p> <p><b>Autostrada SA - RC. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a Norme CNR/80 dal km 393+500(svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300(svincolo di Scilla escluso) – 5° Macrolotto. Proposta interventi di ripristino ambientale dei Valloni Sfalassà, Praialonga e Favazzina, interessati dalla cantierizzazione.</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>ANAS S.p.A.</b></p>

*[Vertical column of handwritten signatures and initials on the right margin]*

*[Horizontal column of handwritten signatures and initials at the bottom]*

*Autostrada SA - RC. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a Norme CNR/80 dal km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (svincolo di Scilla escluso) - 5° Macrolotto. Proposta interventi di ripristino ambientale dei Valloni Sfalassà, Praialonga e Favazzina, interessati dalla cantierizzazione.*

## Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

**VISTO** la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;

**VISTO** il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV “*Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi*” regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ed in particolare l'art.167 “*Varianti*” che stabilisce i tempi ed i modi dell'approvazione delle varianti apportate al progetto definitivo sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione delle opere;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTA** la domanda presentata dalla Società ANAS S.p.A. in data 18/06/2013 con nota prot.n.CDG-0081791-P per l'avvio della procedura di verifica di esclusione, ai sensi dell'art.169, comma 4 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. concernente la proposta di interventi di ripristino ambientale dei Valloni Sfalassà, Praialonga e Favazzina, interessati dalla cantierizzazione nell'ambito del progetto di “*Autostrada Salerno - Reggio Calabria lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme CNR/80 dal km. 393+500 (Svincolo di Gioia Tauro escluso) al Km 423+300 (Svincolo di Scilla escluso) - 5° macrolotto*”;

**CONSIDERATO** che l'Autostrada Salerno Reggio Calabria è inserita con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 “*Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche*” e s.m.i. tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale;

**PRESO ATTO** che per il progetto dell' “*Autostrada Salerno — Reggio Calabria: Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1 delle norme CNR/80 dal Km 393+500 (Svincolo di Gioia Tauro escluso) al Km 423+300 (Svincolo di Scilla escluso) - 5° Macrolotto*”;

- in data 23/01/2002 con il decreto VIA n. DEC/VIA/6921 ed in data 20/03/2002 con il decreto VIA n. DEC/VIA/7014 è stata conclusa con esito positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale la procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.6 della Legge n.349/1986;
- in data 02/05/2006 è stata conclusa da parte della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale la Verifica di Ottemperanza relativa al progetto esecutivo;
- in data 14/11/2008 con il parere n.147 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS si è espressa in merito alla Verifica di Attuazione ai sensi dell'art.185 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.;

**PRESO ATTO** che:

- il progetto definitivo ricomprende due progetti definitivi che sono stati valutati con decreto VIA n. DEC/VIA/6921 del 23/01/2002 inerente le chilometriche 393+500 - 411+400 e n. DEC/VIA/7014 del 20/03/2002 le chilometriche 411+400 al Km 442+920;
- il progetto esecutivo riguarda per intero il progetto valutato con il decreto n. DEC/VIA/6921 del 23/01/2002 inerente le chilometriche 393+500 - 411+400 e parte del progetto del decreto n. DEC/VIA/7014 del 20/03/2002 dal Km 411+400 al Km 423+300;

**PRESO ATTO**

- che la documentazione integrativa trasmessa dalla Società ANAS S.p.A. in data 06/06/2014 con nota prot.n.CDG-0076866-P è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (Direzione) con prot.n.DVA-2014-119227 del 17/06/2014;
- che la Direzione in data 20/06/2014 con nota DVA-2014-19923, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) con prot.n.CTVA-2014-2149 del 23/06/2014 ha trasmesso la documentazione progettuale integrativa relativa alle varianti proposte;

**ESAMINATA** la documentazione progettuale, comprensiva delle successive integrazioni, che si compone dei seguenti elaborati:

- Vallone Sfalassà: relazione illustrativa, relazione idraulica, relazione idrologica, relazione calcolo opere, relazione demolizione, verifica di stabilità globali, rinaturalizzazione - relazione descrittiva e relative planimetrie;
- Vallone Praialonga: relazione illustrativa, relazione idraulica, relazione idrologica, relazione calcolo opere, relazione demolizione, verifica di stabilità globali, rinaturalizzazione - relazione descrittiva e relative planimetrie;
- Vallone Favazzina: relazione illustrativa, relazione idraulica, relazione idrologica, relazione calcolo opere, relazione demolizione, verifica di stabilità globali, rinaturalizzazione - relazione descrittiva e relative planimetrie;

**CONSIDERATO** che l'oggetto del presente parere è la verifica ai sensi dell'art.169, comma 4 del D.Lgs.n.162/2006 e s.m.i. per determinare se sussistono le condizioni di comma 3 dell'art. 169 citato per le quali, i proposti interventi di ripristino ambientale dei Valloni Sfalassà, Praialonga, Favazzina, interessati dalla cantierizzazione nell'ambito del progetto di "Autostrada Salerno - Reggio Calabria lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme CNR/80 dal km. 393+500 (Svincolo di Gioia Tauro escluso) al Km 423+300 (Svincolo di Scilla escluso) - 5° macrolotto", possono essere approvati direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;

### ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

#### 1. Richiami sintetici sull'opera e sulle parti oggetto della presente valutazione

Le opere autostradali hanno una lunghezza complessiva pari a circa m 29.800 riguardano, per la maggior parte del tracciato, l'adeguamento plano-altimetrico dell'autostrada esistente. Le variazioni di tracciato intervenute, derivano da esigenze geometriche, rispetto degli standard di sicurezza e esigenze di inserimento ambientale e paesaggistico.

Il tratto autostradale in progetto è caratterizzato da una serie di opere di notevole importanza, alcune delle quali di particolare complessità.

Tratto dal km 393+500 al km 411+400

In questo tratto il 40% del tracciato di progetto è previsto in sede mentre il restante 60% in variante. Il tracciato ha origine subito dopo lo svincolo di Gioia Tauro e segue il tracciato esistente per i primi due chilometri in corrispondenza del viadotto Petrace l'asse stradale è stato spostato per consentire che in fase di cantiere l'interferenza dei lavori con l'esercizio dell'autostrada esistente fosse ridotto al minimo, infatti tale soluzione consente senza alcuna interferenza con l'esercizio attuale, la realizzazione della nuova carreggiata sud fuori sede, su di essa è stato poi spostato il traffico consentendo la demolizione del viadotto attuale e la realizzazione della carreggiata nord.

La prima variante planimetrica rispetto alla sede attuale è in corrispondenza della galleria artificiale Iropo (m 320), subito dopo si riprende il tracciato esistente. Altra variante, necessaria per correggere i raggi planimetrici della strada attuale, si incontra in corrispondenza della galleria di progetto San Filippo, oltre la quale vi è il rientro in sede fino allo svincolo di Palmi.

Quest'ultimo in seguito alle risultanze della Conferenza dei Servizi è stato completato con l'inserimento di una bretella di collegamento con la SP Palmi - Turianova e la SS 18.

Nel tratto successivo il tracciato resta in sede per circa 1,2 km poi, sempre per ottimizzare la geometria della strada, prosegue in variante dando origine alla galleria naturale Santa Lucia con il conseguente abbandono delle gallerie esistenti. Dopo lo sbocco sud della galleria S. Lucia, vi è il reinnesto sull'autostrada esistente per alcune centinaia di metri e quindi si ritorna in variante per i successivi cinque chilometri circa e fino alla progressiva chilometrica 411 circa. In questo tratto in variante è inserita la galleria Barritteri lunga circa 2,600 km.

Allo sbocco sud della galleria, il tracciato in variante rispetto alla sede stradale attuale, si adagia su un pianoro, in questo tratto alla progressiva 407+500 è ubicato lo svincolo Bagnara/S. Elia, questo collega il nuovo tracciato alla autostrada esistente per la quale è previsto nel progetto sottoposto a VIA il declassamento a viabilità secondaria. Oltre lo svincolo di Bagnara/S. Elia si incontra la galleria naturale Fontanelle.

Nel tratto descritto proseguendo da nord a sud, sono presenti le seguenti opere d'arte:

Opera d'arte	Lunghezza (m)
Viadotto Petrace	510
Viadotto Pantano	30
Galleria artificiale Iropo	346
Viadotto Iropo	148
Galleria San Filippo	1182
Viadotto La Pignara	90
Viadotto Granatore	90
Viadotto Palmi	30
Viadotto Scuola Agraria	150
Viadotto Ferrovia	22
Galleria Santa Lucia	1058
Viadotto Seminata	370
Galleria Barritteri	2653
Galleria Fontanelle	921
Viadotto Cerchiello (solo carreggiata sud)	44
Viadotto Parisio	145
Galleria artificiale Quartararo	248
Viadotto Quartararo	56

Tratto dal km 411 +400 al km 423+300

Dopo la galleria artificiale Quartararo ha inizio il tratto di cui al DEC/VIA 7014 del 20/03/2002 dal km 411+400 al km 423+300. Il tracciato di questo tratto si sviluppa quasi interamente in variante, spostato verso monte, rispetto all'infrastruttura esistente, è caratterizzato dall'alternanza di estese gallerie e viadotti. Dal km 411 procedendo verso sud si incontrano:

Opera d'arte	Lunghezza (m)
Galleria Bagnara	1374
Viadotto Gazziano	127
Galleria Cacciapuiu	541
Viadotto Canalello	127
Galleria Vardaru	1277
Accesso nord viadotto Sfalassà	195,
Viadotto Sfalassà	372
Accesso sud viadotto Sfalassà	195,
Galleria San Giovanni	1306
Viadotto Feliciusu	122
Galleria Feliciusu	518
Viadotto Catoi	120



Opera d'arte	Lunghezza (m)
Galleria Muro	1007
Viadotto Favazzina	450
Galleria Brancato	1784
Viadotto Costaviola	231
Galleria Costaviola	924
Viadotto Scirò	160
Galleria artificiale S. Stefano	110
Viadotto Oliveto	192
Viadotto D'Angelo	136

Per i tratti dell'attuale sede autostradale che non saranno oggetto di adeguamento, è prevista la dismissione e il recupero ambientale per i tratti allo scoperto e il ritombamento delle gallerie.

Poiché il progetto definitivo sottoposto a procedura VIA era stato redatto per lotti e da diversi progettisti, in sede di definizione del progetto esecutivo il Contraente Generale ha uniformato le diverse tipologie previste per le opere d'arte che presentavano caratteristiche simili, utilizzando tipologie presenti nel progetto definitivo e pertanto sottoposte a procedura di approvazione.

#### Vallone Gazziano

Il vallone Gazziano è interessato dai lavori di realizzazione dell'omonimo viadotto e degli imbocchi Sud della galleria Bagnara e degli imbocchi Nord della galleria Cacciapuiu, oltre che dalle operazioni di demolizione del viadotto dell'autostrada esistente posto nelle immediate vicinanze. Il vallone è localizzato nella fascia collinare del versante tirrenico della provincia di Reggio Calabria, a quote comprese tra i 500 e i 550 m s.l.m., esposizione Nord, Nord-Ovest, viceversa Ovest, inclinazione compresa dai 10 ai 90 gradi, ubicata a poca distanza dal centro abitato di Bagnara Calabra (RC).

#### Vallone Canalello

Il vallone in questione è interessato dai lavori di esecuzione dell'omonimo viadotto e degli imbocchi Sud della galleria Cacciapuiu e Imbocchi Nord della galleria Vardaru, oltre che dalle operazioni di demolizione del viadotto dell'autostrada esistente posto nelle immediate vicinanze a quello di nuova esecuzione. L'area (Fig.2), è localizzata nella fascia collinare del versante tirrenico della provincia di Reggio Calabria, a quote comprese tra i 300 e i 360 m. s.l.m., esposizione Nord-Ovest, viceversa Ovest, Sud-Ovest, inclinazione compresa dai 10 ai 80 gradi, ubicata a poca distanza dal centro abitato di Bagnara Calabra (RC).

#### Vallone Costa Mancussi

Il vallone Costa Mancussi è interessato dai lavori di realizzazione del viadotto Catoi e degli imbocchi Sud della galleria Felicusu e imbocchi Nord della galleria Muro, oltre che dalle operazioni di demolizione del viadotto dell'autostrada esistente posto nelle immediate vicinanze, che comportano la esecuzione di ulteriori piste di accesso per le macchine operatrici. L'area è localizzata nella fascia collinare del versante tirrenico della provincia di Reggio Calabria, a quote comprese tra i 300 e i 350 m s.l.m., esposizione Nord-Est, Nord-Ovest, viceversa Sud-Ovest, inclinazione compresa dai 20 ai 80 gradi, ubicata a poca distanza dal centro abitato di Favazzina (RC).

#### Vallone Condoleo

Il vallone Condoleo è interessato dai lavori di realizzazione del viadotto Costaviola e degli imbocchi Sud della galleria Brancato e imbocchi Nord della galleria Costaviola, oltre che dalle operazioni di demolizione del viadotto dell'autostrada esistente posta nelle vicinanze, che comportano la esecuzione di ulteriori piste di accesso alle macchine operatrici. L'area è localizzata nella fascia collinare del versante tirrenico della provincia di Reggio Calabria, a quote comprese tra i 150 e i 180 m. s.l.m., esposizione Nord, Nord-Ovest, viceversa Est, inclinazione compresa tra 80° e 90°, ubicata a poca distanza dal centro abitato di Scilla (RC).

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the name 'Tuo' and various scribbles.]*

### Vallone Scirò

Il vallone Scirò è interessato dai lavori di realizzazione del viadotto Scirò e degli imbocchi Sud della galleria Costaviola, oltre che dalle operazioni di demolizione del viadotto dell'autostrada esistente posto nelle immediate vicinanze, che comportano l'esecuzione di ulteriori piste di accesso per le macchine operatrici. L'area è localizzata nella fascia collinare del versante tirrenico della provincia di Reggio Calabria, a quote comprese tra i 100 e i 200 m. s.l.m., esposizione Nord, Nord-Est, Nord-Ovest, viceversa Est, inclinazione compresa tra 10° e 60°, ubicata a poca distanza dal centro abitato di Scilla (RC).

### Vallone Sfalassà

L'area in esame, rappresentata dalla porzione mediana del Vallone Sfalassà, interessata dalla realizzazione dei nuovi imbocchi e delle fornici delle Gallerie Vardaru e San Giovanni, oltre che dalle operazioni di demolizione del viadotto di accesso alla grande luce dell'autostrada esistente posto nelle immediate vicinanze a quello di nuova esecuzione. L'area nella quale ricade il Vallone Sfalassà è localizzata nella fascia collinare del versante tirrenico della provincia di Reggio Calabria, a quote comprese tra i 400 e i 450 m s.l.m., esposizione Nord-Est, viceversa Sud-Ovest, inclinazione compresa dai 80° ai 95 gradi ed è ubicata a monte (SO) dal centro abitato di Bagnara (RC);

### Vallone Praialonga

L'area in esame, rappresentata dalla porzione mediana del Vallone Praialonga, interessata dalla realizzazione del nuovo viadotto, posto più a monte dell'esistente, e dalla realizzazione degli imbocchi e delle fornici delle Gallerie San Giovanni e Galleria Feliciusu.

L'area nella quale ricade il Vallone Praialonga è localizzata nella fascia collinare del versante tirrenico della provincia di Reggio Calabria, a quote comprese tra i 300 e i 320 m s.l.m., esposizione N, NE, viceversa O, inclinazione compresa tra 80° e 90° ed è ubicata in posizione intermedia tra i centri abitati di Favazzina (RC) e Bagnara Calabria (CS).

### Vallone Favazzina

L'area in esame, rappresentata dalla porzione mediana del Vallone Favazzina, interessata dalla realizzazione del nuovo viadotto, posto più a monte dell'esistente, e dalla realizzazione degli imbocchi e delle fornici delle Gallerie Brancato e Muro.

L'area nella quale ricade il Vallone Favazzina è localizzata nella fascia collinare del versante tirrenico della provincia di Reggio Calabria, a quote comprese tra i 100 e i 350 m s.l.m., esposizione Nord Nord-Ovest, viceversa Sud-Est Est, inclinazione compresa tra 30° e 70° ed è ubicata a poca distanza dal centro abitato di Favazzina (RC).

## **2. Descrizione delle varianti**

La fase di cantierizzazione ha causato un'alterazione dello stato originario dei luoghi interessati dai lavori del 5 macrolotto maggiore di quella prevista nel progetto esecutivo, sia per i versanti molto acclivi sia per gli esigui spazi a disposizione in prossimità degli imbocchi delle gallerie. Infatti, l'alterazione è stata determinata per l'esecuzione di piste di servizio per l'accesso dei mezzi d'opera alle aree di imposta delle pile e delle spalle dei viadotti di attraversamento dei valloni, per le estese riprofilature dei versanti con scavi di notevole altezza sostenuti mediante chiodature e rivestimenti in "cemento spruzzato" o "georeti antierosive" e per la realizzazione di opere di raccolta e convogliamento, a carattere provvisorio, delle acque defluenti sul fondo dei valloni.

Anche l'esecuzione degli scavi delle gallerie, in considerazione degli esigui spazi disponibili per lo stoccaggio provvisorio del materiale di smarino nelle aree antistanti gli imbocchi stessi, può avere contribuito accidentalmente alla formazione di colate di smarino nel sottostante vallone, in concomitanza di forti eventi piovosi i quali, considerate le congenite scadenti caratteristiche geotecniche dei terreni interessati, hanno generato anche eventi franosi lungo i versanti, contribuendo ad alterare lo stato originario del versante stesso.

Per risolvere tali situazioni di degrado sono stati, di conseguenza, approfonditi i temi progettuali riguardanti la rinaturalizzazione delle aree, tale processo dovrà avvenire necessariamente in tempi ragionevoli attraverso la ricostituzione di un ambiente naturale, un habitat che ospiti la massima variabilità di organismi vegetali, non

potendo ovviamente garantire il ripristino delle condizioni *ante operam*, date le trasformazioni irreversibili indotte dalla costruzione dell'infrastruttura stradale.

Inoltre, è stata definita la metodologia delle demolizioni dei viadotti esistenti della vecchia autostrada, che corre nelle immediate vicinanze a quella di nuova esecuzione, e la prevista rinaturalizzazione delle sottostanti aree.

### **Interventi di sistemazione, ricostituzione morfologica e ripristino**

In merito alla definizione dei profili stratigrafici utilizzati nelle verifiche di sicurezza finalizzate al dimensionamento delle opere, si è proceduto facendo riferimento agli elaborati di carattere geotecnico, inerenti l'infrastruttura stradale di cui i viadotti, sede del presente intervento di rinaturalizzazione, costituiscono le opere d'arte principali.

Gli interventi di sistemazione idraulico/geotecnica, unitamente con gli interventi di rinaturalizzazione delle aree vallive, saranno in grado di ripristinare le originarie condizioni di naturalità e di efficienza idraulica dei valloni in questione.

Tutte le opere sono state pensate in modo da creare un basso impatto ambientale, adattandosi e integrandosi al contesto, anche grazie all'utilizzo quanto più possibile di materie prime naturali. Queste ultime potranno essere reperite in loco, prevedendo l'utilizzo di materie prime seconde (MPS) o sottoprodotti, purché rispondenti ai requisiti merceologici ed ambientali di legge.

Le diffuse situazioni di degrado riconducibili ai grossi sbancamenti e agli scavi eseguiti per la realizzazione delle pile e spalle del nuovo viadotto saranno interessate da un intervento di ricostruzione morfologica mediante riempimento con materiale inerte naturale ovvero terre e rocce da scavo reperite in loco, dai siti di deposito del macrolotto, purché soddisfino i requisiti ambientali e merceologici previsti dall'attuale normativa.

In diversi casi, la stabilità di tali riempimenti sarà garantita dalle opere di sostegno, anch'esse interessate da interventi di mitigazione ambientale.

L'ingente accumulo di terreno, sia antropico che naturale, di scadenti caratteristiche geotecniche lungo le aree di sedime ha fatto ricadere in alcuni casi la scelta progettuale sull'utilizzo di briglie in c.a. e sull'impiego di fondazioni profonde, al fine di scongiurare cedimenti e contrastare le spinte tangenziali derivanti dalle masse di terreno retrostante.

In conclusione, considerato l'alto pregio naturalistico e paesaggistico, il ripristino finale dell'area sarà caratterizzato dalla ricostituzione delle originarie condizioni di naturalità ed efficienza idraulica. Sebbene la precisa ricostruzione della situazione ante-operam sia impossibile, date le trasformazioni irreversibili indotte dalla realizzazione dell'infrastruttura stradale, tutti gli interventi in progetto saranno finalizzati ad evitare un'eccessiva geometrizzazione dei versanti e dell'alveo e di conseguenza a risaltare la naturalità del contesto.

Il mantenimento della permeabilità delle sponde e del fondo d'alveo, protetti dall'erosione da massi al piede e scogliere rinverdite, l'uso solo se necessario di opere trasversali (briglie, attraversamenti, soglie), la preferenza verso l'impiego di materiali naturali (pietra e massi) rispetto al cemento favoriranno la vegetazione ripariale e il mantenimento del rapporto con la falda. La conservazione del tracciato sinuoso dell'alveo si tradurrà in diversità morfologica, che favorirà di conseguenza la biodiversità.

I versanti saranno riprofilati riprendendo, per quanto possibile la situazione del terreno ante-operam e verrà garantita la massima variabilità vegetazionale con l'uso di specie autoctone, atte a formare una stabile copertura vegetale. Le opere di sostegno, ove strettamente necessarie, quali la palificata rinverdita e i gabbioni ricoperti da terreno vegetale inerbito non impediranno lo sviluppo del materiale vegetale e si integreranno alla naturalità del contesto.

### **Opere di rinaturalizzazione**

L'intervento si pone come obiettivo prioritario quello di mirare alla rinaturalizzazione dei siti in tempi ragionevoli attraverso la ricostituzione di un ambiente naturale, un habitat ospitale per la massima variabilità di organismi vegetali. Le scelte hanno preferito, inoltre, interventi che prevedono una manutenzione ridotta al minimo indispensabile.

L'approccio progettuale è partito dall'interpretazione e dalla definizione delle potenzialità vegetazionali delle aree indagate, desunte dalle caratteristiche climatiche, geomorfologiche, pedologiche e dall'analisi della vegetazione esistente rilevata nelle zone contigue alle aree di cantiere. Il riscontro della vegetazione potenziale e reale ha, quindi, consentito di individuare gli interventi coerenti con la vocazione dei luoghi e tali da configurarsi

anche come elementi di valorizzazione ambientale del territorio. In questo modo sarà possibile anche produrre un beneficio per le comunità faunistiche locali, la cui sopravvivenza è strettamente legata ai consorzi vegetali, essendo molto dipendenti dalla loro strutturazione, e dalla composizione specifica, per la ricerca di siti di rifugio e di alimentazione.

Gli interventi saranno realizzati attraverso il ripristino delle peculiarità vegetazionali originarie dei siti interessati dal progetto e la ricostituzione della continuità spaziale con gli habitat adiacenti, tenendo conto anche della necessità di garantire il miglior inserimento paesaggistico delle aree interferite, in funzione delle caratteristiche paesistico-ambientali dei contesti in cui ricadono.

Lo scopo finale degli interventi sarà quindi, dal punto di vista ecologico, quello di restituire all'ambiente il suo carattere di continuità, ricostituendo la vegetazione tipica dei luoghi, creando una serie di microambienti naturali che, oltre ad una valenza paesaggistica, avranno l'importante finalità ecologica di favorire il mantenimento della biodiversità locale.

La caratterizzazione biotica dei siti è stata eseguita su due livelli: floristico e vegetazionale

Il criterio di utilizzare specie autoctone, ossia tipiche della vegetazione potenziale delle aree interessate dal progetto, è stato quindi adottato per reinserire le aree oggetto di intervento, sia a livello paesistico-percettivo, che a livello ecologico, nel contesto territoriale di inquadramento.

La scelta delle specie e varietà adeguate risulta, inoltre, condizione indispensabile per rendere più agevoli e razionali le manutenzioni e, quindi, per rendere più efficaci ed accettabili i risultati delle realizzazioni stesse.

Gli interventi previsti possono riferirsi schematicamente alle seguenti tipologie:

Inerbimento tramite idrosemina potenziata con matrice di Fibre di Legno;

Formazione di Macchie boscate;

Formazione di Fasce arboreo-arbustive;

Formazione di Cespuglieto;

Messa a dimora di rampicanti per rinverdimento pareti in spritz beton;

Messa a dimora di talee di salice per rinverdimento gabbionate, se a vista.

### Vallone Sfalassà

L'intervento consiste essenzialmente nella sistemazione dei due versanti, lato Salerno e lato Reggio Calabria, profondamente modificati dalle opere di cantierizzazione rese necessarie per la realizzazione del nuovo Viadotto. Oltre alla sistemazione delle aree sottostanti il viadotto, il progetto prevede la sistemazione dei piazzali d'imbocco delle Gallerie Vardaru e San Giovanni al fine di mascherare quanto più possibile i muri in cls presenti.

### Vallone Prajalonga

La sistemazione prevista nel Progetto Costruttivo riguarda un tratto che si sviluppa per circa 165 m, inizia a monte in prossimità dello scatolare idraulico presente sotto l'impalcato della carreggiata nord e finisce a valle in corrispondenza della sezione 17.

L'alveo, nei tratti in cui non è prevista la presenza di briglie, soglie e attraversamenti, è costituito da fondo in terreno vegetale e taglione al piede dell'argine in pietrame con funzione antiscalzamento e antierosione.

### Vallone Favazzina

La sistemazione prevista nel Progetto Costruttivo riguarda un tratto che si sviluppa per circa 156 m: a monte inizia circa 65 m prima della Carreggiata Nord del nuovo viadotto e termina a valle in prossimità della piastra in cls presente sotto il vecchio viadotto.

L'intervento consiste essenzialmente nella sistemazione dei due versanti, lato Sa e lato Rc, profondamente modificati dalle opere di cantierizzazione rese necessarie per la realizzazione del nuovo Viadotto.

In alcune porzioni è prevista la riprofilatura del versante con la regolarizzazione delle scarpate, l'asportazione di parte di coltri di deposito.

E' previsto, infine, l'asportazione di coltri di deposito e la sistemazione del sentiero esistente a valle del versante

lato Salerno in corrispondenza del canale di derivazione della minicentrale idroelettrica Favazzina ed il rinverdimento della pista di cantiere con regimentazione idraulica.

L'alveo nei tratti in cui non è prevista la presenza di briglie, soglie e attraversamenti è costituito da fondo in terreno vegetale e taglione al piede dell'argine in pietrame con funzione antiscaldamento e antierosione.

### 3. Demolizioni

#### Premessa

Il Decreto VIA n. 7014 del 20.03.2002, che interessa il Macrolotto 5 nel tratto compreso tra il vecchio svincolo di Bagnara Calabria e lo svincolo di Scilla, prevede il ritombamento delle vecchie gallerie da dismettere con il materiale proveniente dalle demolizioni delle opere in calcestruzzo. Tale attività, prevista sia nello Studio di Impatto Ambientale che nel Progetto Definitivo, è stata confermata nel Progetto Esecutivo approvato e sottoposto a Verifica di Ottemperanza Ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente.

Le relazioni presentate per la demolizioni, unitamente ai grafici allegati, descrivono le metodologie di demolizione e le aree necessarie alle lavorazioni, così come preliminarmente condiviso in sede di riunione congiunta con il Ministero dell'Ambiente, Anas, DL e CG.

Nelle relazioni sono riportate le operazioni preliminari alle attività di demolizione, la sequenza delle demolizioni, la metodologia da seguire, gli accessi, i versanti interessati dai lavori, gli accorgimenti tecnici, mezzi impiegati ecc..

Le operazioni di demolizione del Viadotto Catoiu necessitano di talune attività di movimentazione del terreno e sbancamento dei versanti ad di sotto dei viadotti.

#### Materiali provenienti dalle demolizioni

Uno dei principi fondamentali del recupero dei rifiuti, ribadito sin dalla normativa comunitaria che da quella nazionale, è la separazione dei materiali che li compongono, esattamente come nella raccolta differenziata. Preliminarmente all'esecuzione di una demolizione si procederà allo smontaggio ed alla rimozione di tutti gli impianti, finiture, barriere di sicurezza, delle impermeabilizzazioni, degli isolanti, etc, eventualmente presenti, che saranno avviati a smaltimento.

Giunti quindi alla nuda struttura, e prima di procedere con la demolizione vera e propria del manufatto, si effettuerà un'analisi finalizzata alla classificazione pre-trattamento del rifiuto per definire le caratteristiche ed escluderne la pericolosità. La fase successiva prevede la demolizione della struttura.

Successivamente, in funzione delle dimensioni dei rifiuti, si procederà ad una riduzione volumetrica delle macerie, attuata con escavatore dotato di idonea attrezzatura di frantumazione ad alla separazione della frazione metallica che verrà smaltita /recuperata tramite ditta autorizzata. La frazione inerte sarà inoltre sottoposta a Test di Cessione ai sensi del DM 05/02/98, aggiornato dal DM 05/04/06, per escludere che il materiale possa rilasciare contaminanti se soggetto a lisciviazione.

Il processo di recupero e la produzione di aggregato riciclato è quindi terminato: il materiale è pronto per essere trasportato all'interno della galleria individuata e pronta ad accoglierlo definitivamente.

#### Cronoprogramma e attività operative

Il cronoprogramma dei lavori delle demolizioni del V Macrolotto prevede principalmente la dismissione di tutta la vecchia tratta autostradale che va dal vecchio svincolo di Bagnara Calabria allo svincolo di Scilla. Esso è stato elaborato secondo l'ipotesi di ridurre il più possibile i tratti di percorrenza dei mezzi di cantiere all'interno alle aree di lavoro confinando definitivamente il materiale di risulta proveniente dalle demolizioni all'interno delle vecchie gallerie più vicine.

Tali ipotesi di lavoro, unitamente al fatto che la maggior parte della viabilità di cantiere è rappresentata dai viadotti da demolire, ha comportato un'ipotesi di scenario del traffico dei mezzi operativi, qui di seguito riportato, che ha permesso di suddividere l'intera tratta in tre grossi lotti indipendenti, che, comunque, potrà subire modifiche nell'arco temporale dei lavori.

I lotti individuati sono i seguenti:

Il **Lotto 1** è caratterizzato dalla demolizione dei Viadotti **Gazziano, Canalello, Vardaru, Sfalassà** oltre a dei piccoli ponticelli ad archi. Il materiale proveniente dalle demolizioni dei viadotti è pari a mc circa mc 24.897. Le

gallerie presenti nel lotto 1 sono: la galleria **Cacciapiuu** nord e sud, la **Fuddeia I** nord e sud, la **Fuddeia II** nord e sud e la galleria **Vardaru** nord e sud per una capacità totale di riempimento pari a circa mc 88.692.

Per cui avremo il seguente bilancio delle materie:

Capacità max Galleria 88.692 mc  
Materiale demolizioni 24.897 mc.

Il **Lotto 2** è caratterizzato dalla demolizione dei Viadotti **Acqua della Signora I e II, Sfalassà e Feliciusu**. Il materiale proveniente dalle demolizioni dei viadotti è pari a mc 41.675. Le gallerie presenti nel lotto 2 sono: la galleria **San Giovanni** nord e sud, per una capacità totale di riempimento pari mc 49.248.

Per cui avremo il seguente bilancio delle materie:

Capacità max Galleria 49.248 mc  
Materiale demolizioni 41.675 mc.

Il **Lotto 3** è caratterizzato dalla demolizione dei Viadotti **Catoiu, Deborah, Rustico, Favazzina, Carola, Favagrega, Costaviola e Scirò** Il materiale proveniente dalle demolizioni dei viadotti è pari a mc 120.608. Le gallerie presenti nel lotto 3 sono: la galleria **Feliciusu** sud, **GA Catoiu Nord**, **Costa Mancusi** nord e sud, **Muro** nord e sud, e **Brancato** nord e sud, per una capacità totale di riempimento pari a mc 191.780.

Per cui avremo il seguente bilancio delle materie:

Capacità max Galleria 191.780 mc  
Materiale demolizioni 120.608 mc

#### 4. Valutazioni

Gli interventi di rinaturalizzazione proposti, aventi a riferimento le tecniche afferenti l'ingegneria naturalistica, si configurano come atti a conseguire il recupero delle condizioni di naturalità degli ambienti torrentizi, interessati dal degrado dovuto alle precedenti attività di cantiere.

Le demolizioni dei tratti dismessi e il recupero delle gallerie, in ottemperanza a quanto prescritto dai precedenti decreti VIA, sono progettati secondo modi ambientalmente compatibili e informati a criteri di tutela dell'ambiente.

Per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto esecutivo e non richiede l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti.

**PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE ESPRIME**

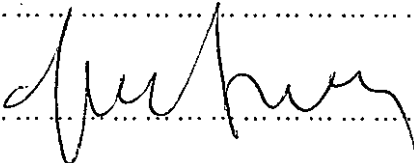
**PARERE CHE**

Sussistono le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006 perché gli interventi di ripristino ambientale dei Valloni Sfalassà, Praialonga, Favazzina, interessati dalla cantierizzazione nell'ambito del progetto di "Autostrada Salerno - Reggio Calabria lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme CNR/80 dal km. 393+500 (Svincolo di Gioia Tauro escluso) al Km 423+300 (Svincolo di Scilla escluso) - 5° macrolotto" sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

**ASSENTE**

.....  
  
.....

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno  
d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*Sandro Campilongo*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

**ASSENTE**

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

**ASSENTE**

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*u*

*hi*

*a*

*h*

*h*

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

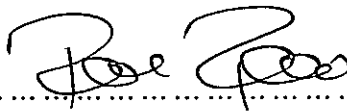
Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti



Cons. Roberto Proietti



ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

V. Sacco

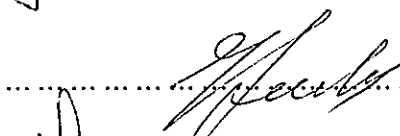
Avv. Xavier Santiapichi



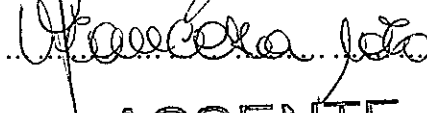
Dott. Paolo Saraceno



Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE