



Roma. 29-07-2004

Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio

Commissione Speciale di Valutazione
dell'Impatto Ambientale

Protocollo N: CSUIA/2004/000 1209

Pratica N: CSVIA-VP 2004/0041

Ref. Mitterico:

protocollo n
del
tribunale

e p.c.

Raccomandata A.R.
Anticipata Via Fax

Arch. Giovanni MAGARÒ
ANAS S.p.A. Direzione Generale
Via Monzambano, 10
00185 Roma

Fax: 06.4456224

Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III

Dott. Raffaele Ventresca
SEDE

OGGETTO: Progetto preliminare "Collegamento autostradale di connessione
tra la città di Brescia e Milano". Richiesta integrazioni.

A seguito dell'esame del SIA prodotto dal Proponente, delle risultanze
dell'incontro avuto con i rappresentanti dello stesso presso questo Ministero in data
1° luglio 2004 e del sopralluogo effettuato in data 20 luglio 2004, il Gruppo istruttore
costituito dall'Ing. Giovanni Pizzo (referente), Ing. Pier Lodovico Rupi, Dott. Vittorio
Amadio e Ing. Mario Rossetti (Rappresentante della Regione Lombardia) ha ritenuto
necessario richiedere le integrazioni articolate nei seguenti punti.

1. Integrare e/o rielaborare il quadro economico del costo dell'opera secondo
l'accluso schema (vedi allegato) articolato secondo la legislazione vigente, ai
fini della verifica delle modalità di calcolo del contributo dello 0,5 %.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

2. Completare la ricognizione vincolistica con redazione di cartografia illustrativa
a scala adeguata che dimostri con chiarezza i rapporti tra l'intervento ed il
regime vincolistico individuato sul territorio. Specifica attenzione dovrà essere
riservata al completamento della ricognizione del vincolo idrogeologico, delle
aree a rischio elevato del PAI, dei vincoli di cui al DLgs 490/99, delle aree
naturali protette, aree Bioitaly, biotopi Ramsar ed alla
identificazione/caratterizzazione delle interferenze con zone di
vincolo/interesse archeologico.

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 0657222501 / fax 0657222520 - email csvia@minam.biente.it

Handwritten signature

Handwritten signature

3. Approfondire l'aspetto della pianificazione del settore rumore, della tutela delle acque e dell'atmosfera verificando l'esistenza di pianificazione di livello nazionale, regionale, provinciale, eventualmente non considerata e la coerenza del progetto con le indicazioni da questa espresse.
4. Verificare l'esistenza di Piani delle Attività estrattive e indicare la coerenza delle necessità progettuali di approvvigionamento-smaltimento dei materiali.
5. Fornire gli elementi relativi al Programma Operativo Regionale e al Piano Territoriale Regionale.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

6. Il proponente dovrà predisporre un elaborato organico di inquadramento generale di tutti gli interventi in corso, proposti e programmati all'interno del sistema trasportistico (stradale e ferroviario) di riferimento, nel quale siano illustrati i seguenti aspetti:
 - a) Struttura principale della rete all'interno della quale i progetti proposti si inseriscono (Brebemi, tangenziale Est-Est Milano, Pedemontana, autostrada A4, riqualificazione delle strade Cassanese, Rivoltana, Paullese, ecc.), con particolare riguardo per i corridoi di traffico ai quali afferiscono;
 - b) I livelli di traffico presenti sulle reti di cui al punto a) nella situazione attuale (ipotesi neutra o ipotesi zero);
 - c) Livelli di traffico attesi sulle reti di cui al punto a) nell'ipotesi che tutti gli interventi proposti siano attuati (ipotesi di progetto - limite superiore);
 - d) I livelli di traffico attesi sulle reti nelle ipotesi che alcuni degli altri interventi previsti non siano attuati, (ad esempio, Pedemontana senza tangenziale Est-Est Milano con Brebemi/A4, Pedemontana con tangenziale Est-Est Milano senza Brebemi, ecc...);
 - e) Come i livelli di traffico di cui al punto c) potrebbero variare in conseguenza della piena attuazione degli interventi programmati da RFI (ipotesi di progetto - limite superiore con riaggiustamento, distribuzione modale).

Questo quadro dovrà essere supportato da adeguati strumenti modellistici - coerenti con le indicazioni ricavabili dal documento regionale "Indagine origine/destinazione 2002" edito dalla Regione Lombardia - in grado di fornire raggugli quantitativi relativamente ai valori di traffico/livelli di servizio assunti a base per il dimensionamento dell'opera, per il confronto tra le alternative, per l'analisi C/B e per la valutazione degli impatti ambientali.

Le limitazioni (assegnazioni di traffico alle macro-reti o macro-corridoi sub a/e) dovrebbero condursi in coerenza con le ipotesi di sviluppo della mobilità espresse dalla Regione Lombardia e formulate anche sulla base delle indagini di recente condotte sulla mobilità regionale e sull'origine/destinazione dei flussi di traffico, individuando trend evolutivi futuri coordinati.

7. Illustrare la coerenza del proposto intervento con il quadro trasportistico di cui al punto precedente con specifico riferimento sia all'inserimento dell'opera nella rete viaria, sia ai valori di traffico (e livelli di servizio) assunti a base per il dimensionamento della stessa, per l'analisi costi/benefici, per la selezione delle alternative di progetto e per le valutazioni d'impatto ambientale.

8. Adeguare il progetto preliminare e lo studio d'impatto ambientale nel rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni contenute nella delibera CIPE in data 5 dicembre 2003 in sede di approvazione del progetto preliminare della linea AV-AC Milano - Verona. Le suddette prescrizioni e raccomandazioni indicano, tra l'altro, la necessità di una progettazione *"... a livello definitivo in modo unitario ed integrato con le infrastrutture autostradali in corso di progettazione quali il raccordo autostradale diretto Brescia - Milano..."* ed ancora *" la realizzazione delle infrastrutture ricadenti nel medesimo corridoio deve avvenire con la contestuale realizzazione di tutti gli interventi necessari a garantire il minor impatto ambientale..."*, quindi *"Il soggetto aggiudicatore garantirà l'ottemperanza a tale indicazione mediante sottoscrizione di appositi accordi con gli enti gestori delle infrastrutture autostradali"*, ed inoltre *"si ritiene indispensabile la redazione di specifici piani di inserimento territoriale e mitigazione ambientale delle infrastrutture affiancate, da redigersi in forma coordinata fra TAV e l'Ente gestore del progetto stradale"*. In particolare, per quanto riguarda la valutazione degli impatti, essa dovrà essere congruamente sviluppata anche in termini di impatti cumulativi di entrambe le infrastrutture, sia in fase di costruzione che di esercizio/dismissione. All'interno di queste attività dovrà porsi specifica attenzione agli aspetti indicati nei punti che seguono.

9. Tenere conto degli effetti indiretti (traffico generato, impatti ambientali, set.) derivanti dal prevedibile aumento delle presenze insediative antropiche in corrispondenza della fascia di territorio circostante il proposto tracciato stradale, come analogamente registratosi in casi simili. Illustrare adeguatamente:
 - le provvidenze previste in progetto per mitigare/compensare i relativi impatti;
 - la coerenza degli strumenti allestiti dai soggetti istituzionalmente

competenti per la pianificazione del prevedibile sviluppo insediativo nelle fasce di territorio interessate dall'opera.

10. Integrare la valutazione degli impatti sul sistema socioeconomico, ed in particolare sulle attività agrozootecniche, con adeguata stima del danno economico realmente patito dalle attività presenti sul territorio anche in relazione agli effetti riferibili alla interruzione della continuità fondiaria, all'inquinamento delle colture, all'inquinamento delle acque, set.. Sulla base delle valutazioni di cui sopra dovranno essere integrati gli importi previsti in progetto per le indennità di esproprio allo scopo di costituire nel quadro economico del progetto la somma adeguata da riservare alle misure di mitigazione/compensazione dei danni realmente patiti da queste attività.
11. Sviluppare il confronto tra le alternative di intervento/progetto riferendolo ad un quadro aggiornato di soluzioni effettivamente realizzabili al quale dovrà pervenirsi previa dimostrazione della impraticabilità di altre soluzioni prospettabili in via teorica. Le alternative ammesse al confronto dovranno essere definite negli elementi progettuali essenziali alla scala di progetto preliminare, compresi gli elementi relativi all'analisi costi/benefici ed alla valutazione degli impatti. La metodologia di confronto fra le alternative dovrà essere sviluppata attraverso un'analisi strutturata estesa sia agli aspetti ambientali sia a quelli riconducibili all'analisi costi/benefici. Il confronto dovrà riguardare almeno le seguenti possibilità:
 - Opzione zero;
 - Soluzioni trasportistiche basate sullo sviluppo della modalità/intermodalità ferroviaria tra Brescia/Bergamo e Milano;
 - Ampliamento della autostrada A4 tra Milano e Brescia;
 - Variante planimetrica di allaccio alla tangenziale Est- Est.
12. Sviluppare l'analisi costi/benefici sia per la soluzione progettuale proposta, che per le alternative progettuali ammesse al confronto (vedi punti precedenti). L'analisi costi/benefici, in accordo con i normali standard ammissibili per questo tipo di elaborazione, dovrà prendere in considerazione i costi e benefici economici diretti, indiretti ed indotti sia nella fase di costruzione che nella fase di esercizio (ad es, costi della costruzione, perdita di valore dei suoli limitrofi, perdita delle produzioni, costi per la difesa dai rumori, ecc.) anche tenendo conto degli effetti associabili agli impatti ambientali.
13. Svolgere un'apposita analisi di sensitività dell'analisi C/B esplicitamente dedicata alla valutazione della convenienza a realizzare fin dall'inizio la terza

corsia per l'intero percorso. Questa analisi dovrà mettere a confronto i costi incrementali (rispetto a quelli della soluzione progettuale proposta) derivanti dalla completa realizzazione della sezione a tre corsie con i benefici incrementali derivanti dalla possibilità di utilizzare fin dall'inizio la terza corsia, sulla base delle indicazioni ricavabili:

- dallo sviluppo progettuale dell'alternativa relativa alla realizzazione della terza corsia per l'intero tratto proposto;
- dalle simulazioni mediante modello dell'efficacia trasportistica della presenza della terza corsia (con evidenziazione degli aspetti legati alla variazione dei carichi di traffico sul reticolo viario locale, anche in occasione di eventi eccezionali), e la quantificazione dei relativi benefici economici;
- dalle relative valutazioni d'impatto.

14. Estendere la valutazione d'impatto ambientale relativa a tutte le componenti di cui al DPCM 27.12.1988 a tutte opere complementari o funzionalmente collegate al proposto intervento. Questa estensione dovrà riguardare, soprattutto ai fini della sicurezza e degli impatti da rumore e/o inquinamento atmosferico, anche i tratti della viabilità esistente interessati da significative variazioni del traffico veicolare. Questo sia durante il normale esercizio dell'opera sia in occasione di eventi eccezionali (incidenti, manutenzione, ecc.) tali da provocare interruzioni, anche parziali, del traffico con conseguente aggravamento delle condizioni di circolazione sul reticolo viario limitrofo. Il progetto dovrà, in particolare, farsi carico degli interventi ritenuti necessari per l'adeguamento delle sezioni e per la sicurezza lungo la rete viaria locale.

15. Tutte le opere e misure di mitigazione e compensazione dell'impatto ambientale descritte e/o indicate nello Studio di impatto ambientale devono essere progettualmente definite – ad un livello coerente con la progettazione preliminare – nell'ambito degli elaborati del progetto con i corrispondenti elementi di quantificazione dei costi, opportunamente separati nell'ambito del quadro economico complessivo dell'opera proposta.

16. Esaminare la reciproca disposizione planaltimetrica dei manufatti della linea AV-AC e della Brebemi allo scopo di definire compiutamente le interferenze con infrastrutture e altri manufatti sul territorio. Anche con specifico riferimento agli elettrodotti in affiancamento al proposto tracciato o comunque interferiti per i quali, in relazione alla presenza di centri abitati e della linea AV-AC, sono state anche segnalate difficoltà di ricollocazione.

17. Approfondire gli aspetti legati alla collocazione planoaltimetrica dello svincolo di S. Martino nel territorio del Comune di Chiari allo scopo di minimizzare le interferenze con l'omonima chiesa e le relative pertinenze.

18. Redigere apposito studio della "cantierizzazione" in coerenza con quanto indicato negli elaborati del progetto preliminare anche con riferimento al cronoprogramma dei lavori, alla collocazione delle aree di cantiere, alle modalità di acquisizione delle aree, alle cave e discariche, al traffico indotto sulla rete viaria dalle attività di cantiere, set. Tutti gli elementi relativi alla cantierizzazione dovranno essere adeguatamente inseriti in progetto con specifico riferimento ai computi metrici, ai capitolati d'oneri, set.

19. Definire adeguatamente le modalità di conduzione delle aree intercluse tra il tracciato autostradale e la linea AV-AC, eventualmente studiando forme di coinvolgimento dei conduttori dei fondi agricoli limitrofi. Produrre elaborato progettuale a scala adeguata con le indicazioni delle aree interessate e degli interventi proposti.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

20. Le risultanze della valutazione degli impatti relativi a ciascuna componente ambientale dovranno permettere di sostenere adeguatamente il confronto tra le alternative di progetto e l'analisi costi/benefici. Lo studio di ciascuna componente ambientale deve essere esteso, pertanto, a tutti gli aspetti pertinenti agli impatti delle alternative di progetto ammesse a confronto.

Atmosfera

21. Svolgere appropriate simulazioni modellistiche in grado di rappresentare, tenendo conto anche dell'inquinamento atmosferico preesistente/concomitante al proposto intervento, gli effetti dell'opera sulla componente con specifico riferimento anche a:

- Zonizzazione regionale di cui al DGR 7/6501;
- Esiti delle attività di monitoraggio già svolte, o in atto, da parte dai soggetti competenti;
- Risultanze della procedura di VIA relativa all'ampliamento della centrale AEM di Cassano d'Adda;
- Attuali (e prevedibili) fonti d'inquinamento nell'area di studio;
- Indicazioni ricavabili dallo studio trasportistico relativamente alla

distribuzione delle correnti di traffico autoveicolare sul reticolo viario attuale e previsto;

- Dati meteorologici aggiornati e correttamente elaborati per scenari temporali adeguati alle simulazioni da svolgere; procedendo infine:
- al confronto dei valori di concentrazioni espressi dalle simulazioni modellistiche, nelle condizioni ante e post operam, in corrispondenza dei ricettori identificati sul territorio, con i valori indicati dalla vigente normativa;
- alla valutazione degli impatti anche in termini di esposizione della popolazione, in sintonia con quanto studiato nei riguardi della componente salute pubblica.

22. Sviluppare mediante adeguati strumenti modellistici, analogamente a quanto esposto nel punto precedente, la stima delle emissioni dei gas di scarico e di polveri da parte dei mezzi di cantiere valutando gli impatti derivanti dalle immissioni a scala locale anche lungo i percorsi dei mezzi d'opera. Prevedere adeguate misure mitigatrici all'interno del progetto e del programma delle attività di cantierizzazione.

Ambiente idrico

23. Fornire maggiori ragguagli circa il ripristino della continuità del reticolo idrografico superficiale, anche a microscala in corrispondenza dei colatori di minore importanza, allo scopo di limitare alcuni effetti negativi presumibilmente indotti dai manufatti (ristagni d'acqua, interferenze con le reti di drenaggio agricole, ecc.)
24. Procedere alla corretta caratterizzazione (ubicazione, tipo di utilizzo, ecc.) dei pozzi e delle sorgenti (fontanili, ecc.) potenzialmente interferiti dall'opera con la valutazione degli eventuali impatti sia in fase di costruzione che di esercizio.
25. Sulla base di opportuni approfondimenti dello studio idrogeologico, chiarire in dettaglio le interferenze sui corpi idrici superficiali e sotterranei eventualmente determinate dalla realizzazione di opere profonde in fondazione (sottopassi, gallerie artificiali, diaframmi, paratie, ecc.) indicando le previste misure di mitigazione e ripristino della continuità idraulica.
26. Chiarire in dettaglio, privilegiando le tecniche di ingegneria naturalistica, le modalità realizzative previste in occasione delle attività di stabilizzazione delle

regioni fluviali in corrispondenza dei previsti attraversamenti.

27. Fornire maggiori indicazioni circa le modalità di gestione delle acque di dilavamento della piattaforma e le provvidenze previste per l'intercettazione degli eventuali sversamenti di sostanze in occasione di imprevisti inconvenienti d'esercizio (ribaltamenti mezzi, ecc.). precisando le procedure di emergenza, messa in sicurezza e bonifica dell'area. Precisare le caratteristiche funzionali e le modalità realizzative dei manufatti previsti per il trattamento delle acque di dilavamento della piattaforma indicando i parametri di dimensionamento, l'efficacia di abbattimento delle sostanze inquinanti, le esigenze di manutenzione periodica, le modalità di smaltimento dei fanghi, ecc..

Suolo e sottosuolo

28. Indicare le aree caratterizzate da suoli contaminati interferite dal tracciato, anche aggiornando, ove necessario, le indicazioni già ricavabili in base alla individuazione già condotta dalla Regione Lombardia. Valutare l'impatto (anche a medio-lungo termine) sui suoli dovuto agli inquinanti di ricaduta atmosferica, e l'impatto potenziale dovuto al successivo passaggio nella falda acquifera e nelle catene alimentari con particolare riferimento ai potenziali pregiudizi per le attività agrozootecniche.

Aspetti naturalistici

29. Verificare possibili interferenze del progetto con le aree protette e con i Siti di Interesse Comunitario rilevati sul territorio e sviluppare, se necessario, la Valutazione d'Incidenza nelle forme previste dal DPR 357/97. Proporre misure mitigatrici/compensative proporzionali alle previste, cospicue, perdite di vegetazione ripariale con particolare approfondimento degli aspetti legati alle attività di cantiere ed agli effetti a carico della rete ecologica sul territorio.
30. Verificare la coerenza del progetto con gli interventi di tutela in atto e/o previsti per le aree protette nel comprensorio interessato. In particolare è opportuno verificare la coerenza degli interventi di cantiere con specifici progetti di tutela e/o reintroduzione di specie di interesse naturalistico. Verificare inoltre la coerenza dell'opera con l'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma Quadro Ambiente ed Energia, fra il Ministero dell'Ambiente, Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica, il quale ha previsto un finanziamento per interventi di riqualificazione floristica e forestale nel Parco Agricolo Sud Milano, mirati a rafforzare la rete ecologica territoriale e ad accrescere le occasioni di fruizione delle aree ad ovest di Milano.

Salute pubblica

31. Allestire un dettagliato quadro descrittivo della componente, almeno relativamente ai territori comunali interessati dal proposto intervento, fornendo adeguati ragguagli statistici nelle condizioni ante operam e stime previsionali circa la condizione post operam (soprattutto per quanto concerne morbilità/mortalità associabili alle patologie, acute e non, derivanti da inquinamento atmosferico). Sviluppare adeguate valutazioni d'impatto, anche in termini di esposizione della popolazione, con particolare riferimento alla emissione di inquinanti in atmosfera e di rumore.
32. Prevedere un piano di interventi sulla viabilità locale interessata dai maggiori flussi, (in condizioni ordinarie e in relazione ad eventi eccezionali) finalizzati ad adeguarne le caratteristiche con riferimento, in particolare, alle condizioni di sicurezza dei pedoni e dei ciclisti.

Rumore e vibrazioni

33. Svolgere la valutazione degli impatti da rumore e vibrazioni, anche in fase di cantiere, tenendo conto di tutti i coinvolgimenti derivanti dal progetto AV-AC, individuando obiettivi di protezione congrui con i vigenti rispettivi disposti normativi e procedendo alla mappatura delle curve isolivello cumulative ante e post operam (Riferimento ISO 1996/1-2). Procedere all'ottimizzazione degli interventi di protezione sfruttando gli effetti sinergici di schermatura acustica associati alla presenza dei manufatti/barriere acustiche della linea AV-AC. Sviluppare inoltre adeguati provvedimenti per la protezione di tutti i ricettori individuati anche tenendo conto dell'elevazione degli edifici sul piano campagna.
34. Estendere la valutazione degli impatti mediante modello previsionale a tutti i tronchi stradali funzionalmente collegati al proposto intervento ove si prevedano significative variazioni del traffico autoveicolare. Questa valutazione terrà conto delle risultanze ricavabili dall'applicazione del modello del traffico di cui al Quadro di Riferimento Progettuale in termini di flussi orari, periodi di riferimento, percentuali di mezzi pesanti, velocità di percorrenza e di ogni altro elemento significativo in base alle vigenti prescrizioni normative.

Paesaggio

35. Sviluppare la valutazione degli impatti sul paesaggio, anche tenendo conto degli aspetti collegati alla realizzazione della linea AV-AC ed individuando

coerenti soluzioni per la mitigazione/compensazione relativamente alle porzioni di territorio intercluse tra le due infrastrutture. Particolare attenzione dovrà essere dedicata alla tutela del paesaggio agrario, in considerazione degli importanti coinvolgimenti economici e sociali derivanti dalle attività agrozootecniche sul territorio interessato dall'opera.

36. Sviluppare adeguati studi dell'intervisibilità dell'opera (sia in fase di costruzione che di esercizio) che tengano conto della collocazione sul territorio dei punti significativi di percezione visuale dei manufatti in relazione alla frequentazione antropica, al regime di tutela paesaggistica, alle caratteristiche dell'opera, ecc.. Allestire, inoltre, adeguate simulazioni visuali su base fotografica in corrispondenza:

- degli attraversamenti dei colatori naturali e del canale della Muzza;
- delle interferenze visive con aree sottoposte a vincolo paesaggistico;
- delle interferenze visive con manufatti di particolare valore sul territorio (ad esempio chiesa di S. Martino nel comune di Chiari, nucleo di Masano, cascate di S. Pietro, ecc.);
- delle interferenze visive con punti di maggiore frequentazione antropica (ad esempio infrastrutture di trasporto, insediamenti residenziali, ecc.)

Con la presente si comunicano le modalità di trasmissione delle integrazioni da parte della società proponente:

- a) 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione VIA, Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma;
- b) 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 – 00147 Roma;
- c) 4 copie in formato elettronico, secondo le specifiche tecniche già inviateVi, devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 – 00147 Roma.

IL PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE SPECIALE VIA
(Ing. Bruno Agricola)



ALLEGATO 1: Schema quadro economico dei lavori (L. 109/94)

A) Lavori a base di appalto

1 - Lavori a corpo	€
2 - Lavori a misura	€
3 - Lavori in economia	€

Totale lavori a base di appalto

€

4 - Oneri per la sicurezza	€
----------------------------	---------

Importo lavori soggetto a ribasso

€

B) Somme a disposizione della stazione appaltante:

1 - Lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto	€
2 - Rilievi, accertamenti e indagini	€
3 - Allacciamenti ai pubblici servizi	€
4 - Imprevisti	€
5 - Accantonamento di cui all'art. 26, c. 4, Legge 109/94	€
6 - Spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, assistenza giornaliera e contabilità (eventualmente in voci distinte)	€
7 - Spese per attività di consulenza o di supporto	€
8 - Eventuali spese per commissioni giudicatrici	€
9 - Spese per pubblicità e, ove previsto, opere artistiche	€
10 - Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto, collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici	€
11 - Altro - <i>specificare</i>	€
12 - I.V.A.	€
13 - Acquisizione aree o immobili - indennità di esproprio ed occupazione temporanea (IVA compresa)	€
14 - Spesa per domanda di compatibilità ambientale (0,05%)	€

Totale Somme a disposizione

€

Totale Generale

€

*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Commissione Speciale di
Valutazione di Impatto Ambientale
Via C. Colombo, 112
00147 ROMA
fax segreteria generale 06-57222532

In caso di cattiva ricezione
chiamare lo 06-5722.2501

Numero di pagine (compresa la presente) 12

Roma, 29 luglio 2004

Fax n.: 06.4456224
Destinatario: ANAS S.p.A. Direzione Generale
Alla cortese attenzione di: Arch. Giovanni Magarò

Trasmesso da: Cristina Cetrangolo

OGGETTO: Lettera Prot.: CSVIA/2004/0001209

RAPPORTO VERIFICA TRASMISSIONE

ORA : 29/07/2004 09:28
NOME : MIN AMBIENTE
FAX : 0657222532
TEL : 0657222523
SER.# : BR03C266669

DATA,ORA	29/07 09:24
FAX N./NOME	0064456224
DURATA	00:03:56
PAGINE	12
RISULT	OK
MOD0	STANDARD
	ECM

RAPPORTO VERIFICA TRASMISSIONE

ORA : 29/07/2004 09:57
NOME : MIN AMBIENTE
FAX : 0657222532
TEL : 0657222523
SER.# : BR03C266669

DATA,ORA	29/07 09:53
FAX N./NOME	00267655308
DURATA	00:03:59
PAGINE	12
RISULT	OK
MOD0	STANDARD
	ECM