

a.6  
94

La presente copia fotostatica composta  
di N° ..... 8 ..... fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 09/05/2016



MAA  
Commissione

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Parere n. 2064 del 08/05/2016

<p>Progetto ID_VIP 2534</p>	<p><i>Verifica di assoggettabilità a VIA</i></p> <p>Autostrada A6 Torino Savona adeguamento svincolo stazione di Niella Tanaro (CN)</p>
<p>Proponente</p>	<p>Autostrada Torino - Savona S.p.A.</p>

Handwritten notes and signatures on the right margin.

Multiple handwritten signatures and initials scattered at the bottom of the page.

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

**VISTA** la richiesta di cui alla nota prot. n. 2514 del 06/09/2013 di Verifica di Assoggettabilità alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale, presentata ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs 152/2006, da parte della Società Autostrada Torino Savona S.p.A. (di seguito "il proponente" o "la Società") relativa al progetto definitivo "Autostrada A6 Torino - Savona - Adeguamento svincolo stazione di Niella Tanaro"; acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) al prot. n. DVA-2013-21344 in data 19/09/2013;

**VISTA** la nota prot. n. DVA-2013-21849 del 25/09/2012, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione) con prot.n.CTVA-2013-3172 del 25/09/2013, con la quale la Direzione ha comunicato alla Commissione la procedibilità dell'istanza;

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

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 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 Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il 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/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 19/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione e i successivi decreti integrativi;

**VISTO** il D.M. n. 308 del 24/12/2015 recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione di competenza statale";

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione presso gli Uffici del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, della Regione Piemonte, della Provincia di Cuneo, del Comune di Niella Tanaro, al fine della consultazione da parte del pubblico e della presentazione di eventuali osservazioni, ai sensi dell'art. 20, comma 3 del D. Lgs 152/2006 e s. m. i. relativa alla verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale, è avvenuta su Gazzetta Ufficiale Italiana n. 109 del 17 settembre 2013;

**PRESO ATTO** dell'avvenuta pubblicazione nell'Albo Pretorio del Comune interessato dell'avviso relativo alla presentazione dell'istanza di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, di cui all'articolo 20, comma 3 del D. Lgs.n.152/2006 e s. m. i. e pubblicato dal Comune di Niella Tanaro sul proprio sito web;

**ESAMINATA** la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati forniti dalla Società Autostrada Torino Savona S.p.A.:

- documentazione progettuale presentata in data 06/09/2013 con nota prot.n.2514 assunta dalla Commissione con prot.n.CTVA-2013-3172 del 25/09/2013 e consistente negli elaborati del progetto definitivo e nello Studio Preliminare ambientale;

**PRESO ATTO** che sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sono state pubblicate, ai sensi dell'art.24, comma 10 del D.Lgs.n.152/2006, oltre alla documentazione presentata

dalla società proponente anche le osservazioni ed i pareri espressi ai sensi dell'art.20, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.;

VISTE le seguenti osservazioni avanzate anche ai sensi del dell'art.20, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.:

1. Sigg. Riccardo Avetta e Maria Angela Canavese con lettera del 20/02/2012 acquisita con prot.n.DVA-00-2013-0024911 del 30/10/2013, con la quale si rappresenta preoccupazione per i danni patrimoniale e per la sicurezza atteso che l'uscita di un automezzo dalla carreggiata potrebbe avere esiti gravi per l'impatto con gli edifici preesistenti. Si rileva che il tracciato della rampa di accesso non è congruo con le previsioni del PRG vigente. Infatti, nella relazione allegata si riporta che il PRG vigente prevede una distanza di 40 m tra l'immobile ad uso residenziale e lo svincolo autostradale, mentre la fascia di rispetto è prevista a 32 m. Nel progetto la distanza dal ciglio stradale dello svincolo all'abitazione risulta di 21 m e la fascia di rispetto è invece posizionata nelle immediate vicinanze dell'abitazione, ad una distanza di 11 m.
2. Comune di Niella Tanaro, nota prot.n.701 del 11/03/2014 acquisita con prot.n.DVA-00-2014-8007 in data 21/03/2014 con la quale si trasmette il Verbale di Deliberazione della Giunta Comunale n.10 di presa d'atto della Relazione descrittiva delle osservazioni al progetto redatta dall'arch. Claudio Bertano. In particolare, la Relazione contiene osservazioni in merito agli:
  - Aspetti urbanistici: incongruenze con il PRG del Comune di Niella Tanaro in quanto gli spazi utilizzati dal progetto definitivo sono maggiori rispetto a quelli previsti a servizio dell'autostrada dallo stesso strumento urbanistico con la Variante parziale n.12 e successive;
  - Aspetti territoriali/paesaggistici: il progetto è sprovvisto delle verifiche di stabilità dei rilevati e delle opportune verifiche sismiche strutturali per le opere di sostegno. Il progetto definitivo risulta carente nella previsione della vegetazione da impegnare per mitigare l'impatto ambientale dell'opera;
  - Aspetti relativi all'impatto acustico: per le barriere artificiali utilizzare pannelli fonoassorbenti in materiale opaco, colorato, satinato e/o pannelli dotati di idonee segnalazioni, evitando materiali riflettenti o totalmente trasparenti, in modo da creare una barriera visibile all'avifauna ed evitare collisioni;

In conclusione la Relazione contiene dei suggerimenti per la presenza ravvicinata di abitazioni private e di ambiti produttivi ed agricoli ed in particolare per i controlli in corso d'opera da parte degli enti preposti.

3. Provincia di Cuneo, mail del 24/10/2013, acquisita con prot.n.DVA-2013-24467 in data 25/10/2013, con la quale la Direzione Mobilità e Infrastrutture, Settore Opere Pubbliche, con riferimento agli aspetti inerenti la viabilità, "esprime parere favorevole subordinato all'osservanza delle seguenti prescrizioni:

*Cave e discariche*

- *Gli accessi delle aree di cava, su strade di competenza provinciale, debbono essere sistemati in modo da garantire il rispetto dell'art.15, comma 1, lettera g del D.Lgs.n.285 del 30 aprile 1992 [...], e precisa che i mezzi per il trasporto degli inerti e terre da scavo dovranno essere regolarmente omologati ed autorizzati dagli enti competenti;*
- *Nelle fasi di trasporto dei materiali necessari per la realizzazione dei rilevati, o derivati da scavi, occorre evitare la formazione di "convogli di automezzi", allo scopo di garantire una corretta e sicura viabilità sulla strada provinciale;*
- *Dovrà essere aggiornata la relazione Ubicazione cave e discariche al fine di evidenziare i viaggi giornalieri nel percorso cantiere - cave e le strade di competenza provinciale utilizzate;*

*Lavori interessanti la SP60*

- *La SP60 nel periodo di cantiere deve sempre restare aperta al traffico;*
- *Gli accessi al cantiere debbono essere sistemati in modo da garantire il il rispetto dell'art.15, comma 1, lettera g del D.Lgs.n.285 del 30 aprile 1992 [...];*
- *Eventuali opere che comportino scavi/lavori, che interessano la viabilità di competenza provinciale, dovranno essere organizzati in modo da non interrompere il traffico sull'arteria cercando di ricorrere solo a regolamentazioni a senso unico alternato e richiedendo con congruo anticipo le relative ordinanze, dovranno essere prese tutte le misure per garantire la sicurezza al transito;*
- *L'innesto della nuova strada poderale sulla SP deve essere provvisto di sola spartitraffico e dovrà essere presentata richiesta di autorizzazione alla costruzione del nuovo innesto all'Ufficio Tecnico della Provincia;*

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

- La spalla e i muro d'ala necessari per l'allargamento del sottovia dovranno essere posizionati in modo da garantire la visuale libera ai veicoli in ingresso sulla SP dalla buona strada podereale. [...];
- Sia garantita la corretta regimazione delle acque meteoriche ricadenti sul nuovo svincolo a "trombetta", evitando deflussi non controllati verso le strade di competenza provinciale;
- [...]"

4. Regione Piemonte, mail del 21/11/2013 acquisito con prot.n.DVA-2013-27049 in data 25/11/2013 con la quale è stato trasmesso la Determina n. 180 del 12/11/2013 con la quale la Regione determina "Di sintetizzare come segue le osservazioni formulate nell'ambito dell'istruttoria tecnica svolta e coordinata dalla Regione Piemonte con il contributo tecnico dell'ARPA da intendersi come proposta di prescrizioni per i successivi provvedimenti di competenza Ministeriale".

#### *"Materiali inerti*

1. In applicazione dell'art. 11 del DP AE 1° stralcio, la provenienza del materiale inerte da utilizzare senza interventi di lavorazione e/o selezione, destinato all'intervento di che trattasi, deve essere definita nella successiva fase progettuale, individuando cave in attività la cui produzione sia compatibile con le caratteristiche richieste.

2. Qualora, in carenza di cave già attive con disponibilità di materiale idoneo, nella successiva fase progettuale dovessero essere individuati siti di cave di prestito, deve essere presentata istanza ex L.R. 30/1999.

#### *Rischio geologico*

3. Il progetto presentato dal Proponente non comprende le verifiche di stabilità dei rilevati e relative opere di sostegno a norma NTC 2008 e non risultano chiaramente esplicitate la natura dei terreni che verranno utilizzati per detti rilevati e le relative caratteristiche geotecniche. Ai fini dell'autorizzazione ai sensi della L.R. 45/1989 nella successiva fase progettuale, gli elaborati dovranno contenere l'analisi di stabilità dei nuovi rilevati stradali e delle relative opere di sostegno ai sensi del DM 14.01.2008 comprensiva delle dovute precisazioni in merito al modello geologico e geotecnico locale.

#### *Verifica interesse archeologico*

4. Il Proponente dovrà assicurare l'assistenza archeologica continuativa, da parte di operatori tecnici archeologici sotto il controllo tecnico-scientifico della Soprintendenza, a tutte le opere di scavo e/o di movimento terra sia inerenti la realizzazione dell'opera (scavi di sbancamento e scavi di fondazione), sia conseguenti agli interventi accessori, anche provvisori, quali la predisposizione della viabilità e delle zone di cantiere, al fine di scongiurare il danneggiamento a strutture o depositi in giacitura profonda, consentire l'immediata identificazione di manufatti e/o stratificazioni antiche, oltre a garantire la necessaria documentazione e la puntuale e pronta tutela dei rinvenimenti archeologici, ai sensi del D.lgs. 42/2004.

5. Contestualmente, gli eventuali siti di interesse archeologico individuati nel corso dell'intervento dovranno essere esaustivamente esplorati prima dell'esecuzione dell'opera con un programma di indagini archeologiche da concordarsi preventivamente con la Soprintendenza.

#### *Territorio Rurale*

Al fine di aumentare la compatibilità degli interventi con gli obiettivi di salvaguardia e valorizzazione del territorio rurale e di tutela della fauna selvatica che la Direzione Agricoltura persegue, sia nelle fasi successive di progettazione che nella fase di realizzazione delle opere i progetto, devono essere il recepite le prescrizioni progettuali e gestionali di seguito elencate:

6. Il terreno derivante dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato, conservato in modo da non alterarne le caratteristiche chimico-fisiche ed utilizzato nelle operazioni di ripristino ambientale delle aree interessate dagli interventi. Tutte le operazioni di movimentazione dovranno essere eseguite con mezzi e modalità tali da evitare eccessivi compattamenti del terreno.

7. Le opere a verde di ripristino e di mitigazione ambientale (inerbimenti, messa a dimora di specie arboree ed arbustive) delle superfici interessate dalla realizzazione dei lavori in progetto dovranno essere eseguite nelle stagioni idonee (primavera ed autunno), utilizzando specie autoctone adatte alle condizioni stagionali. Al fine di garantire l'attecchimento del materiale vegetale utilizzato, il progetto esecutivo dovrà contenere il piano di manutenzione delle opere a verde, che preveda la risemina delle superfici ove si sia verificato un mancato o un ridotto sviluppo della copertura erbacea e la sostituzione delle fallanze delle specie arboree ed arbustive. Tale piano di manutenzione deve essere articolato su almeno 3 anni e prevedere la risemina delle superfici ove si sia verificato un mancato o ridotto sviluppo della copertura vegetale e la sostituzione delle fallanze relative al materiale arboreo/arbustivo messo a dimora.

8. Nel caso in cui le barriere antirumore siano costituite da pannelli fonoassorbenti trasparenti, questi dovranno essere realizzati con materiali opachi o colorati o satinati, evitando materiali riflettenti o totalmente trasparenti, in modo da risultare visibili all'avifauna ed evitare collisioni. In alternativa questi dovranno essere dotati di idonee segnalazioni (sagome, etc) poste con una densità tale da poter svolgere efficacemente la funzione di allertamento visivo. Al fine di migliorare l'effetto di mitigazione nei confronti dell'avifauna, si raccomanda di fare riferimento alla pubblicazione "Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli" (Stazione ornitologica svizzera Sempach, 2008), scaricabile dal sito [http://www.windowcollisions.info/public/leitfaden-voegel-umdglas\\_it.pdf](http://www.windowcollisions.info/public/leitfaden-voegel-umdglas_it.pdf).

9. Al termine dei lavori i cantieri dovranno essere tempestivamente smantellati e dovrà essere effettuato lo sgombero e lo smaltimento dei materiali utilizzati per la realizzazione dell'opera, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco. Per quanto riguarda le aree di cantiere, quelle di deponia temporanea, quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le piste di servizio realizzate per l'esecuzione dei lavori, nonché ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, dovrà essere effettuato quanto prima il recupero e il ripristino morfologico e vegetativo dei siti.

Rumore

10. Il Proponente nelle successive fasi progettuali dovrà effettuare una valutazione di impatto acustico anche per la fase di cantiere.

Paesaggio ed Ecosistemi

11. Si raccomanda, per la successiva fase progettuale, di attuare apposite misure di mitigazione dell'opera, adeguate schermature per limitare l'impatto visivo ed acustico dovuto alla presenza ravvicinata di residenze ed attività produttive.

Fase di Cantiere

12. Il proponente dovrà comunicare al Dipartimento ARPA di Cuneo l'inizio e il termine dei lavori, onde permettere il controllo dell'attuazione delle prescrizioni ambientali nella fase realizzativa dell'opera, ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 40/1998".

**RITENUTO** che per quanto riguarda:

- Le osservazioni presentate Sigg. Riccardo Avetta e Maria Angela Canavese con lettera del 20/02/2012 la Commissione ritiene che con il progetto proposto si intende adeguare lo svincolo esistente ai requisiti della vigente normativa, migliorando e potenziando la sicurezza stradale. Infatti, dall'esame dello svincolo a "Trombetta" esistente è emerso che, la rampa di uscita da Savona e quella di immissione in direzione Torino poste in carreggiata Nord non rispettano il D.M. 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", sia per i raggi minimi di curvatura, sia per lo sviluppo delle corsie di decelerazione e immissione. In particolare, il raggio di curvatura del coppia della rampa bidirezionale è di circa 30 m, di molto inferiore rispetto al minimo valore previsto dalle suddette norme che in relazione alla velocità di progetto (40/60 km/h per la tipologia di svincolo in esame) è pari a 45 m. L'ulteriore analisi delle rampe di svincolo ha evidenziato che anche la diretta in destra (carreggiata sud in uscita) non rispetta le raccomandazioni indicate dalle Norme CNR in quanto costituita da due curve di raggio 45 m collegate da un breve rettilineo e senza clotoide di continuità.
- Le osservazioni del Comune di Niella Tanaro, nota prot.n.701 del 11/03/2014 la Commissione, per gli aspetti di propria competenza riguardanti la mitigazione dell'inquinamento acustico ed il progetto del verde, ritiene di impartire relative prescrizioni;
- Le osservazioni della Provincia di Cuneo, mail del 24/10/2013 la Commissione, per gli aspetti di propria competenza, ritiene di impartire la prescrizione relativa agli aspetti progettuali e gestionali del cantiere;
- La proposta di prescrizioni della Regione Piemonte, mail del 21/11/2013 la Commissione, per gli aspetti di propria competenza, ritiene di impartire le prescrizioni relative alle mitigazioni dell'inquinamento acustico, dell'impatto visivo ed del progetto del verde.

**RILEVATO** che i temi affrontati nelle osservazioni e nei pareri sopracitati trovano riscontro nel quadro prescrittivo del presente parere ed in particolare per quanto riguarda quanto presentato dalla Regione Piemonte con il dispositivo del presente parere si richiede l'ottemperanza alle prescrizioni regionali qualora non ricomprese nel quadro prescrittivo;

**VISTO e CONSIDERATO** che i siti appartenenti alla rete Natura 2000 più vicini allo svincolo di Niella Tanaro sono la ZPS "Altopiano di Bainale" (IT1160060), posta a circa 12 km a nord-ovest dello svincolo, e il sito *Oasi di Crava Morozzo* (IT1160003), sia SIC che ZPS, posto a circa 14 km ad ovest dello svincolo.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'area d'intervento non ricade all'interno di Zone di Protezione Speciale (ZPS) o di Siti di Interesse Comunitario (SIC);

**CONSIDERATO E VALUTATO** che il proponente ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo e che tale Piano è stato oggetto di valutazioni da parte della Commissione;

**CONSIDERATO** che oggetto del presente parere è l'esame della documentazione progettuale presentata al fine di valutare se il progetto "Adeguamento svincolo stazione di Niella Tanaro", previsto sull'Autostrada A6 Torino – Savona, nel Comune di Niella Tanaro (CN):

- non ha impatti negativi e significativi sull'ambiente e pertanto l'autorità competente può disporre l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartire le necessarie prescrizioni;
- ha possibili impatti negativi e significativi sull'ambiente e pertanto si applicano le disposizioni degli articoli da 21 a 28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

**CONSIDERATO** che lo studio Preliminare Ambientale analizza gli aspetti paesaggistico – ambientali ed urbanistici dell'area interessata dall'intervento e valuta gli effetti che il progetto può avere sull'ambiente, basandosi su quanto previsto nell'Allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs 152/06. In particolare, i criteri per la verifica di assoggettabilità definiti dal citato Decreto si fondano su tre elementi:

1. caratteristiche del progetto;
2. localizzazione del progetto;
3. caratteristiche dell'impatto potenziale;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda le motivazioni del progetto:

Lo svincolo autostradale di Niella Tanaro oggetto del presente progetto definitivo si trova lungo l'Autostrada A6 Torino – Savona in prossimità del Km 70+600.

Dal rilievo dello stato attuale risulta che la stazione di Niella Tanaro è situata in un'area pressoché pianeggiante ad est dell'intervento sorge l'abitato di Niella Tanaro.

La soluzione progettuale si colloca completamente nell'ambito territoriale del Comune di Niella Tanaro. Dall'esame dello svincolo a "Trombetta" esistente emerge che la rampa di uscita da Savona e quella di immissione in direzione Torino poste in carreggiata Nord non rispettano il D.M. 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", sia per i raggi minimi di curvatura, sia per lo sviluppo delle corsie di decelerazione e immissione. In particolare, il raggio di curvatura del cappio della rampa bidirezionale è di circa 30 m, di molto inferiore rispetto al minimo valore previsto dalle suddette norme che, in relazione alla velocità di progetto (40/60 km/h per la tipologia di svincolo in esame), è pari a 45 m.

L'ulteriore analisi delle rampe di svincolo ha evidenziato che anche la diretta in destra (carreggiata sud in uscita) non rispetta le raccomandazioni indicate dalle Norme CNR, in quanto costituita da due curve di raggio 45 m, collegate da un breve rettilineo e senza clotoide di continuità.

Con il progetto proposto si intende, pertanto, adeguare lo svincolo esistente ai requisiti della vigente normativa;

**VISTO E CONSIDERATO** che l'assetto del territorio è definito, a livello regionale, dal Piano Territoriale Regionale (PTR) e dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR), a livello provinciale dal Piano Territoriale Provinciale (PTP) della Provincia di Cuneo e, a livello comunale, dal Piano Regolatore Generale (PRGC) del Comune di Niella Tanaro;

**VISTO E CONSIDERATO** che in merito al Piano del territorio:

- il Consiglio Regionale del Piemonte, con DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011, ha approvato il nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR), che sostituisce il PTR approvato nel 1997, ad eccezione delle norme di attuazione relative ai caratteri territoriali e paesistici (articoli 7, 8, 9, 10, 11, 18bis e 18ter), che continuano ad applicarsi fino all'approvazione del Piano paesaggistico regionale.

- il PTR definisce le strategie e gli obiettivi di livello regionale, affidandone l'attuazione, attraverso momenti di verifica e di confronto, agli enti che operano a scala provinciale e locale; stabilisce le azioni da intraprendere da parte dei diversi soggetti della pianificazione, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e competenza, per dare attuazione alle finalità del PTR stesso;

**CONSIDERATO** che la Giunta Regionale, con DGR n. 53-11975 del 4 agosto 2009, ha adottato il primo Piano Paesaggistico Regionale (PPR), predisposto per promuovere e diffondere la conoscenza del paesaggio piemontese e il suo ruolo strategico per lo sviluppo sostenibile dell'intero territorio regionale e per attivare un processo di condivisione con gli enti pubblici a tutti i livelli del quadro conoscitivo e regolativo in esso contenuto. Il piano è stato redatto in attuazione del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs 42/2004); successivamente con la DGR n.20-1442 del 18 maggio 2015 la Regione Piemonte ha adottato il nuovo PRP. Per i complessi infrastrutturali, che comprendono anche gli svincoli autostradali il piano persegue i seguenti obiettivi: integrazione paesaggistico-ambientale delle infrastrutture territoriali, mitigazione degli impatti, incentivazione della qualità della progettazione al fine di ottimizzare l'integrazione degli interventi nel contesto circostante;

**CONSIDERATO** che il Piano Territoriale della Provincia di Cuneo (PTP) è stato approvato dal Consiglio Regionale con D.C.R. n. 241-8817 del 24 febbraio 2009. L'obiettivo strategico del Piano Territoriale è lo sviluppo sostenibile della società e dell'economia cuneese, attraverso l'analisi degli elementi critici e dei punti di forza del territorio provinciale ed una valorizzazione dell'ambiente in cui tutte le aree di una Provincia estremamente diversificata possano riconoscersi.

Il Piano individua una serie di obiettivi, a cui corrispondono specifici progetti. Tra questi risulta di interesse per l'intervento in oggetto l'obiettivo di "rafforzamento della competitività del sistema cuneese in ambito regionale, padano ed internazionale con riferimento al corridoio plurimodale Torino - Riviera di Ponente", che si esplica in:

1. politiche per il completamento del sistema autostradale e il miglioramento delle sue connessioni ai sistemi urbani;
2. politiche di potenziamento ed ammodernamento tecnologico della linea ferroviaria Torino-Savona;
3. politiche per il miglioramento delle connessioni viabilistiche lungo la direttrice della S.S. 28 e la sua prosecuzione per il ponente ligure.

Con riferimento al primo punto, vengono individuati come prioritari:

- la realizzazione della connessione autostradale Asti-Cuneo, messa in opera attraverso la costruzione di nuove tratte Alba-Marene e Cuneo-A6;
- la realizzazione di nuovi caselli e di interventi di miglioramento della accessibilità ai caselli esistenti;

**CONSIDERATO** che recentemente sono state approvate alcune varianti parziali al Piano Regolatore Generale del Comune di Niella Tanaro (PRGC), che consistono in:

- Variante parziale n. 15, approvata con Delibera del Consiglio Comunale n. 21 del 27/09/2011;
- Variante parziale n. 16, approvata con Delibera del Consiglio Comunale n. 27 del 30/10/2012;
- Variante parziale n. 17, approvata con Delibera del Consiglio Comunale n. 7 del 29/04/2013;

L'area interessata dall'adeguamento dello svincolo ricade in area AF "Attrezzature funzionali alle FF.SS. e all'autostrada", all'interno dell'area di pertinenza dell'esistente casello. In tali aree, ai sensi dell'art. 30 delle Norme, sono consentiti gli interventi connessi con attività e con il servizio istituzionalmente svolto dagli Enti competenti.

Il progetto di adeguamento del nuovo svincolo è individuato cartograficamente nella tavola 16 della Variante parziale n. 16 come "viabilità in progetto", a dimostrazione della volontà dell'Amministrazione Comunale di Niella Tanaro di risolvere le attuali criticità. Ai sensi dell'art. 40 delle Norme, le porzioni di aree, attualmente di proprietà privata, interessate dalle previsioni di viabilità pubblica sono sottoposte a vincolo preordinato all'esproprio per la realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità ai sensi del DPR 8/06/2001 n. 327;

**CONSIDERATO** che il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del Po (PAI) è stato approvato con il DPCM del 24 maggio 2001. Il PAI disciplina:

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

- le azioni riguardanti la difesa idrogeologica e della rete idrografica del bacino del Po;
- l'estensione della delimitazione e della normazione delle Fasce Fluviali a tutti i corsi d'acqua del bacino;
- il bilancio idrico per il Sottobacino Adda Sopralacuale e le azioni riguardanti nuove concessioni di utilizzazione per grandi derivazioni d'acqua;
- le azioni riguardanti le aree a rischio idrogeologico molto elevato.

La delimitazione delle aree in dissesto mostra che l'area interessata dall'intervento in progetto non interferisce con aree in frana, né con aree a pericolosità al dissesto da media a molto elevata.

Nell'intorno dell'area di intervento non sono presenti "aree a rischio idrogeologico molto elevato".

L'individuazione delle fasce fluviali si estende nella zona a nord dell'abitato di Niella Tanaro, pertanto non interferisce con la realizzazione dell'opera in progetto;

**CONSIDERATO** il Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria:

La prima attuazione del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria è stata approvata contestualmente alla Legge Regionale n. 43/2000.

Il Comune di Niella Tanaro ricade in Zona 3, Zona di Mantenimento. Per i Comuni assegnati alla Zona 3 devono essere elaborati i Piani di mantenimento, ai sensi dell'articolo 9 del D.Lgs. n. 351/1999 al fine di conservare i livelli di inquinamento al di sotto dei limiti stabiliti, nonché preservare la migliore qualità dell'aria ambiente compatibile con lo sviluppo sostenibile;

**PRESO ATTO** che gli ambiti naturali considerati nel presente studio sono:

- i siti appartenenti alla rete Natura 2000 (SIC, ZPS) come definiti dalla Direttiva "Habitat" 92/43/CEE e dal relativo DPR 357/97 e s.m.i. di recepimento;
- le aree protette, come definite dalla L 394/91;

**CONSIDERATO** che nell'ambito territoriale interessato dallo svincolo di Niella Tanaro, la rete ecologica considerata è quella definita nel PTP della provincia di Cuneo e che l'intervento in progetto non risulta interessare alcun elemento della rete ecologica di livello provinciale, né aree protette, né Siti di Importanza Comunitaria o Zone di Protezione Speciale;

**VISTO e CONSIDERATO** che i siti appartenenti alla rete Natura 2000 più vicini allo svincolo di Niella Tanaro sono la ZPS "Altopiano di Bainale" (IT1160060), posta a circa 12 km a nord-ovest dello svincolo, e il sito Oasi di Crava Morozzo (IT1160003), sia SIC che ZPS, posto a circa 14 km ad ovest dello svincolo;

**CONSIDERATO** il Piano di classificazione acustica (PCA) del Comune di Niella Tanaro;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda le Caratteristiche del progetto:

Il progetto prevede la rigeometrizzazione della rampa monodirezionale in uscita da Savona (Rampa C), della rampa monodirezionale in entrata direzione Torino (Rampa B) e della rampa bidirezionale (Rampa A), situate in carreggiata Nord. Lo schema funzionale dello svincolo è del tipo a "trombetta".

Per il raggio del coppia della "trombetta" della rampa bidirezionale è stato utilizzato un valore che consente di ottenere un limitato valore delle aree di esproprio; tale valore ( $R=48.75m$ , con  $V_p=41.40$  km/h) risulta maggiore del minimo previsto dal D.M. 19 aprile 2006 ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"). Dal punto di vista plano-altimetrico la Rampa A si connette all'esistente in prossimità del sottovia, posto al km 70+600 dell'autostrada, che non subisce modifiche.

La sezione delle rampe monodirezionali è prevista con una corsia da 4,00 m e due banchine laterali, una in destra da 1,00 m ed una in sinistra da 1,00 m, per un larghezza pavimentata pari a 6,00 m. Per i tratti in parallelo alla sede autostradale, la corsia assume una dimensione di 3,75 m e la banchina in destra è pari a 2,50 m.

La sezione della rampa bidirezionale è prevista con due corsie da 3,75 m e due banchine laterali da 1,50 m, per un larghezza pavimentata pari a 10,50 m.

Tutti i rilevati sono realizzati con un ciglio erboso all'esterno della superficie pavimentata della larghezza di 1,50 m (arginello), da cui la scarpata prosegue con pendenza 2/3. Per altezze dal piano di campagna superiori ai 5 m, è prevista l'adozione di una banca di larghezza pari a 2,00 m.



È prevista l'adozione di un muro di sottoscarpa in destra delle rampe A e B, di altezza variabile compresa tra 3 e 7 m e lunghezza pari a circa 337 m, per ridurre le aree di esproprio.

Al piede del rilevato sono previsti dei fossi di guardia di larghezza 0,50 m alla base, profondità 0,50 m e pendenza dei fianchi 1/1.

Sono previste due tipologie di aree di cantiere:

1. Area di cantiere in autostrada, realizzata tramite la chiusura parziale delle rampe in affiancamento; tale area varia nelle diverse fasi esecutive, in funzione degli interventi da realizzare;
2. Area di cantiere di supporto, esterna all'autostrada, in affiancamento alla rampa A; tale area, di superficie pari a circa 1.250 mq, rimane costante nelle diverse fasi esecutive.

I lavori di adeguamento possano essere eseguiti utilizzando come pista l'impronta dell'allargamento stesso, previa bonifica del piano di posa; lungo tutto il tracciato dello svincolo con le sue rampe è stata, infatti, previsto:

- uno scavo di scoticamento di 20 cm;
- uno strato di anticapillare di 30 cm (comprendente i 20cm di scoticamento);
- tra il rilevato e lo strato anticapillare verrà steso del geotessile non tessuto in poliestere o polipropilene di peso non inferiore a 300 g/mq.

Le viabilità di accesso al cantiere sfrutteranno le viabilità locali di collegamento e di servizio al casello. Il tempo occorrente per la realizzazione del progetto è di circa 218 giorni naturali e consecutivi dalla data di consegna dei lavori.

Complessivamente, il progetto non modifica l'assetto idrologico/idraulico dell'area di intervento, pertanto non causa l'insorgere di criticità idrauliche, né peggiora eventuali criticità già oggi esistenti.

Per la realizzazione dell'intervento è previsto lo scavo di circa 24.200 mc; di questi, circa 11.200 mc (equivalenti al 46%) saranno reimpiegati per la formazione dei nuovi rilevati, mentre circa 13.000 mc saranno destinati a discarica. A discarica saranno inoltre recapitati circa 2.400 mc di materiale proveniente dalle demolizioni e dalle perforazioni.

Il reimpiego dei materiali avverrà coerentemente con quanto previsto dal D.Lgs 152/06 e dal DM 161/2012, così come lo smaltimento presso le discariche autorizzate.

Sarà necessario, inoltre, reperire circa 32.700 mc di materiali da cava. Per soddisfare tale necessità di approvvigionamento, nell'ambito del Progetto Definitivo sono stati individuati i siti presenti nelle vicinanze dell'intervento in esame. In particolare, in base all'elenco delle cave e miniere attive della provincia di Cuneo della Direzione Attività Produttive della Regione Piemonte Settore Pianificazione e Verifica delle Attività Estrattive, sono state individuate le seguenti tre ditte:

- Serra s.r.l. (codice M-1498-C), nel Comune di Lesegno (CN), distante circa 4 km dall'area di cantiere;
- Silte s.p.a. (codice E-0047-C), nel Comune di San Michele Mondovì (CN), distante circa 7 km dall'area di cantiere;
- Rovella Renato (codice E-0049-C), nel Comune di Ceva (CN), distante circa 10 km dall'area di cantiere.

I litotipi disponibili sono costituiti da materiale alluvionale nel primo e calcare nei successivi due.

**CONSIDERATO** che per un miglior inserimento dello svincolo nel contesto territoriale, nell'ambito del Progetto Definitivo sono state previste opportune sistemazioni a verde, comprensive di:

- Area a prato (circa 12.800 mq di superficie);
- Area a ginestre (*Cytisus scoparius*) (circa 4.600 mq di superficie);
- Piantumazione di 15 salici (*Salix*).

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda gli impatti ambientali:

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

Le principali interazioni con le risorse naturali si riferiscono alla fase di cantierizzazione e al consumo di suolo definitivo dovuto alla realizzazione dell'intervento.

#### Con riferimento alla Componente Atmosfera

L'impatto atmosferico sul territorio dovuto all'adeguamento dello svincolo di Niella Tanaro è stato valutato partendo dall'analisi della normativa di settore e dalla valutazione dello stato attuale di qualità dell'aria e delle condizioni climatiche presenti nei dintorni del sito di intervento.

I movimenti allo svincolo di Niella Tanaro non risultano particolarmente elevati (circa il 12% del traffico giornaliero sul tratto autostradale). Tali flussi non vengono modificati dal progetto di adeguamento in quanto, quest'ultimo modifica solo alcune caratteristiche geometriche dell'infrastruttura, ma non interviene in alcun modo sull'offerta infrastrutturale.

Di conseguenza non sono attese modifiche alla distribuzione delle emissioni, sia autostradali che delle altre viabilità, che peraltro, sono di un'entità tale da garantire un buon livello di qualità dell'aria. L'autostrada A6, la principale fonte di emissione dell'area in studio, infatti, non risulta una fonte di emissione critica tale da determinare situazioni di non rispetto dei limiti normativi.

L'unica modifica rilevante è l'avvicinamento della sorgente di emissione dello svincolo al ricettore presente a ovest dello stesso. Tale avvicinamento risulta comunque poco influente sulla qualità dell'aria presso il ricettore in quanto lo stesso è per lo più interessato dagli inquinanti emessi dal tracciato principale dell'autostrada (a sud) e dalla viabilità SP60 (a nord), che non sono soggetti a modifica.

È quindi possibile confermare che la qualità dell'aria non risulta un tema critico per l'area in studio e che non sono attesi peggioramenti significativi anche alla scala locale.

#### Con riferimento alla Componente Rumore

Per la valutazione dell'impatto acustico sul territorio dovuto all'adeguamento dello svincolo di Niella Tanaro è stato eseguito uno specifico studio acustico. Partendo dall'analisi della normativa di settore, sono stati definiti i limiti acustici di riferimento ed è stata verificata la concorsualità. Sono stati poi effettuati un censimento dei ricettori presenti nei dintorni dell'area di intervento e dei rilievi acustici rappresentativi dello stato attuale.

Infine, tramite un modello matematico di simulazione, è stato valutato l'impatto acustico derivante dal traffico transitante sull'autostrada e sulla viabilità di accesso allo svincolo, nella configurazione attuale ed in quella di progetto, con la verifica dell'eventuale necessità di prevedere adeguati sistemi di abbattimento del rumore; per tutti i ricettori individuati, il modello ha permesso di calcolare il valore dei livelli sonori determinati dalle emissioni acustiche del traffico.

L'area interessata dal progetto oggetto di studio risulta interessata quasi unicamente dalla presenza dell'Autostrada A6 Torino-Savona. Non sono, infatti, presenti altre sorgenti di rumore significative. La viabilità locale, costituita prevalentemente dalla SP60, evidenzia flussi di traffico non particolarmente rilevanti e tali da determinare emissioni acustiche, in prossimità del tracciato della A6, sostanzialmente trascurabili rispetto alla sorgente autostradale.

Al fine di caratterizzare il carico acustico presente nell'area, nel Luglio 2013 è stata effettuato un rilievo fonometrico settimanale, coerentemente a quanto prescritto dal DM 16 Marzo 1998 per i rilievi relativi a sorgenti di rumore stradale. L'assenza di altre sorgenti di rumore particolarmente significative ha permesso di utilizzare gli esiti dei rilievi fonometrici anche per una corretta calibrazione del modello di simulazione.

Nello studio sono stati rappresentati gli esiti delle valutazioni modellistiche, per entrambi gli scenari analizzati, mediante appropriate campiture dei ricettori residenziali in funzione del rispetto o meno dei limiti normativi in corrispondenza dei punti di massima esposizione.

Sono stati documentati, in forma tabellare, i livelli allo stato attuale e dopo il completamento dell'opera oggetto di studio, in corrispondenza dei punti di calcolo. Per ogni ricettori e per ogni piano vengono riportati i livelli valutati in corrispondenza della facciata dove si verificano i livelli di impatto più significativi.

Dall'analisi dei risultati si evince che l'adeguamento dello svincolo di Niella Tanaro non comporta alcun esubero sugli edifici residenziali all'interno dell'area di studio, sia in periodo diurno che in periodo notturno.

Con riferimento alla Componente Paesaggio

Il progetto, per le sue ridotte caratteristiche dimensionali e la sua posizione, comporta trasformazioni molto contenute del territorio, trattandosi dell'adeguamento di un'opera esistente. Vista l'estensione della superficie interessata e le caratteristiche dell'opera, non sono prevedibili effetti sul contesto paesaggistico allargato indotte dalle trasformazioni previste.

Con riferimento alla Componente vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

La valutazione degli impatti è stata effettuata utilizzando una semplice matrice "azioni di progetto/recettore". In relazione della bassa qualità ambientale attuale delle componenti interferite gli impatti potenziali in termini generali si possono stimare di modesta entità. Solo la presenza potenziale di due specie ornitiche di particolare interesse naturalistico (averla piccola e ortolano) può dare origine ad impatti in parte più consistenti a causa della sottrazione di habitat e del disturbo in fase di esercizio.

**VALUTATO** che il progetto in oggetto prevede l'adeguamento dello svincolo esistente, fundamentalmente in termini geometrici, e non comporta modifiche di traffico;

**VALUTATO** che il particolare contesto territoriale - ambientale in cui si inserisce l'intervento e le caratteristiche specifiche del progetto, le possibili interferenze con l'ambiente sono riconducibili alle seguenti tipologie:

- o inquinamento atmosferico;
- o inquinamento acustico;
- o modifica degli aspetti paesaggistici;
- o modifica degli ambiti naturali;

**VALUTATO** che:

- Per quanto attiene all'inquinamento atmosferico: i movimenti allo svincolo di Niella Tanaro non cambieranno per effetto dell'adeguamento progettuale. Di conseguenza non sono attese modifiche significative alla distribuzione delle emissioni sul territorio interessato dall'intervento.
- Per quanto attiene all'inquinamento acustico: i movimenti allo svincolo di Niella Tanaro non cambieranno per effetto dell'adeguamento progettuale, pertanto non sono attese modifiche significative al clima acustico locale. Inoltre, nell'intorno dell'area di intervento non sono presenti numerosi ricettori;
- Per quanto attiene la modifica degli aspetti paesaggistici: il progetto consiste nell'adeguamento dello svincolo esistente, pertanto si inserisce in un contesto già caratterizzato dalla presenza dell'autostrada; nell'area di intervento il paesaggio non presenta elementi puntuali di pregio, pertanto non sono attese modifiche significative degli aspetti paesaggistici;
- Per quanto attiene la modifica degli ambiti naturali: il progetto consiste nell'adeguamento dello svincolo esistente e si inserisce in un contesto già caratterizzato dalla presenza dell'autostrada; l'ambiente naturale nei dintorni dell'area di intervento non è caratterizzato dalla presenza di siti meritevoli di tutela, pertanto non si ritiene che l'adeguamento dello svincolo possa avere un impatto significativo;

**VALUTATO** che dal punto di vista programmatico non si evincono specifici elementi ostativi alla realizzazione dell'opera salvo il garantire il rispetto delle disposizioni territoriali e locali circa il corretto inserimento dell'opera nel territorio;

**VALUTATO** che sono nello Studio di Impatto Preliminare sono stati valutati gli effetti dell'intervento sulle principali componenti ambientali potenzialmente interferite e, nel complesso, gli impatti prevedibili appaiono modesti se non del tutto trascurabili. La fase di cantiere comporterà inevitabilmente un'interferenza negativa su alcune componenti ambientali, che si stima però in generale di lieve entità e sicuramente a breve termine (la durata dei lavori è di 218 giorni).

Da segnalare, in particolare, che gli impatti potenzialmente più consistenti sono stati individuati a carico della componente flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi; tale valutazione è però strettamente correlata alla

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature and the number "11".

presenza solo potenziale di due specie ornitiche di particolare interesse naturalistico, l'averla piccola e l'ortolano, che potrebbero risentire della sottrazione di habitat e del disturbo in fase di esercizio;

**VALUTATO** che il piano di cantierizzazione dovrà essere approfondito ed inoltre dovrà contenere adeguati presidi ed accorgimenti ambientali atti a minimizzare gli impatti, nonché le soluzioni tecniche da adottare per il ripristino finale dello stato dei luoghi. Il piano di cantierizzazione dovrà assicurare la diminuzione degli effetti sulle componenti ambientali, sul paesaggio, sulla socio-economia, sul traffico anche in relazione all'uso della viabilità locale;

**VISTO** l'art.20, Titolo III, Parte seconda del D.Lgs. n.152 del 2006 e s.m.i. che regola la procedura di verifica di assoggettabilità intesa come "verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se progetti possono avere un impatto significativo e negativo sull'ambiente e devono essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni del presente decreto";

**VALUTATO** che il progetto di Adeguamento svincolo stazione di Niella Tanaro, previsto sull'Autostrada A6 Torino - Savona, nel Comune di Niella Tanaro (CN): non ha impatti negativi e significativi sull'ambiente;

**Tutto ciò VISTO, PRESO ATTO, CONSIDERATO E VALUTATO**

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**ESPRIME**

parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto "Autostrada A6 Torino - Savona adeguamento svincolo stazione di Niella Tanaro (CN)" condizionato all'ottemperanza alle prescrizioni proposte dalla Regione Piemonte ed all'ottemperanza delle seguenti prescrizioni:

Prescrizione	n.1
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali e gestionali
Oggetto della prescrizione	Sviluppare ulteriormente il piano di cantierizzazione in cui siano approfondite, anche con riferimento ai dati del piano di utilizzo, le tematiche relative: <ul style="list-style-type: none"> <li>- alle aree di cantiere, alle aree per lo stoccaggio temporaneo in cantiere dei materiali da costruzione, dei materiali di scavo da smaltire e/o riutilizzare, dei rifiuti, del terreno derivante dalle operazioni di scotico,</li> <li>- alle modalità di accesso alle aree, i mezzi ed i veicoli usati con i relativi volumi di traffico per l'approvvigionamento di materiali, per la movimentazione dei materiali sia destinati al riutilizzo che allo smaltimento/trattamento anche nell'ottica di garantire il mantenimento dell'attuale capacità di traffico.</li> </ul>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---

Prescrizione	n.2
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali e gestionali

Prescrizione	n.2
Oggetto della prescrizione	Attuare in fase di cantiere tutte le misure necessarie per mitigare e minimizzare l'impatto acustico ed atmosferico.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera
Ente vigilante	Regione Piemonte
Enti coinvolti	ARPA Piemonte
Prescrizione	n.3
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prevedere adeguate schermature per limitare l'impatto visivo dovuto alla presenza ravvicinata di residenze ed attività produttive.</li> <li>- Per assicurare una maggiore protezione delle abitazioni situate nelle vicinanze dello svincolo prevedere di realizzare barriere acustiche tali da garantire il rispetto del valore di 55 dBA in periodo notturno.</li> <li>- Presentare il piano di manutenzione delle opere a verde.</li> </ul>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---
Prescrizione	n.4
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	Prevedere un programma di monitoraggio ambientale in considerazione della presenza ravvicinata di residenze ed attività produttive.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

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

**ASSENTE**

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature that appears to be 'p. bley' and other illegible marks.

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

*Sandro Campilongo*

Prof. Saverio Altieri

*Saverio Altieri*

Prof. Vittorio Amadio

*Vittorio Amadio*

Dott. Renzo Baldoni

*Renzo Baldoni*

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

*Andrea Borgia*

Ing. Silvio Bosetti

*Silvio Bosetti*

Ing. Stefano Calzolari

ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande

*Antonio Castelgrande*

Arch. Giuseppe Chiriatti

*Giuseppe Chiriatti*

Arch. Laura Cobello

ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli

*Carlo Collivignarelli*

Dott. Siro Corezzi

*Siro Corezzi*

Dott. Federico Crescenzi

*Federico Crescenzi*

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

*Barbara Santa De Donno*

Cons. Marco De Giorgi

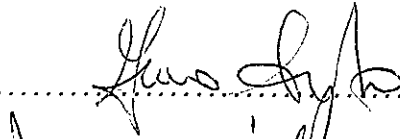
*Marco De Giorgi*

STAMPATO IN ITALIA  
DISTRIBUZIONE  
MILANO 1980

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino



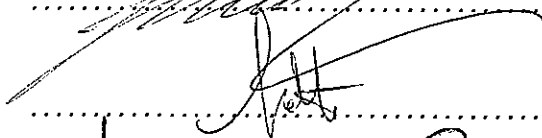
Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto



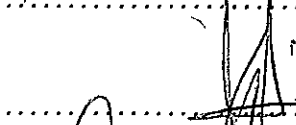
Avv. Filippo Gargallo di Castel  
Lentini



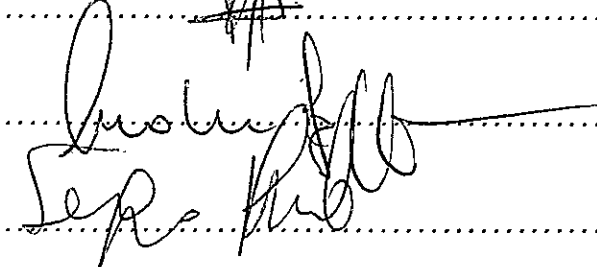
~~Prof. Antonio Grimaldi~~



Ing. Despoina Karniadaki



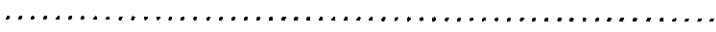
Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo

ASSENTE

Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

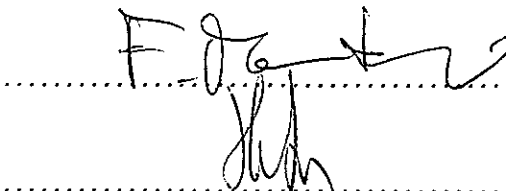
Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

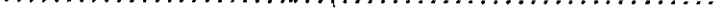
Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

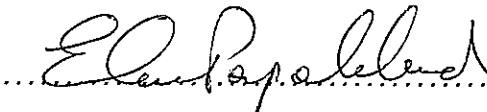
Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà

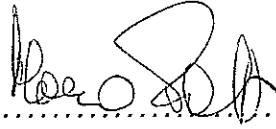


Arch. Eleni Papaleludi Melis



MINISTERO DELL'INTERIORE  
DIREZIONE REGIONALE  
REGIONE PIEMONTE

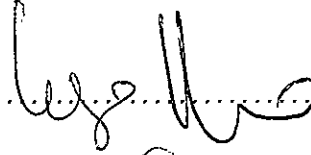
Ing. Mauro Patti



Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

V. S.

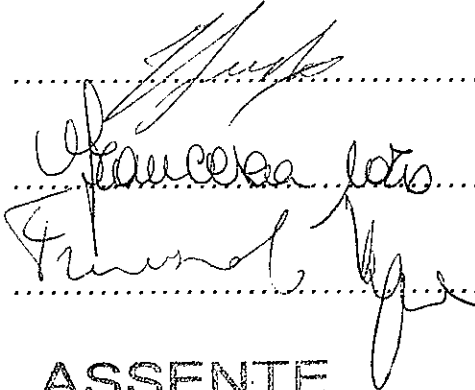
Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

P. S.

Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE