

PREMESSA

Il progetto dell'interporto di Catania Bicocca nasce da tutta una lunga serie di progetti e interventi di pianificazione (ma anche di lunghi rinvii, sospensioni, richieste di modifica progettuale) a livelli europeo, nazionale e regionale. Venne previsto inizialmente nel Piano Generale dei Trasporti (PGT) del 1986; l'interporto infatti perseguiva la finalità di copertura dell'intera area siciliana sud-orientale (da Catania a Siracusa). Venne successivamente incluso tra gli interporti giudicati di interesse nazionale e ammesso al finanziamento ai sensi della legge 240 del 4 agosto 1990, concernente gli *Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore della intermodalità*. In seguito fu incluso:

- nel Piano Quinquennale degli Interporti dell'aprile del 1991;
- nella deliberazione CIPET del 7 aprile 1993;
- nel D.L. n° 98 del 1 aprile 1995 *Interventi urgenti in materia di trasporti*, convertito in legge n° 204/95 in funzione di cui la progettazione definitiva ed esecutiva venne affidata alla Italfer SpA.
- nelle delibere attuative della Legge Obiettivo del 21 dicembre 2001, n. 443

Il CIPE nel settembre del 2003 deliberava che il progetto, rivisitato alla luce delle indicazioni emerse nella Conferenza dei servizi dell'aprile 2003 e approvato nel settembre 2003 dalla Commissione dei lavori pubblici della Regione Sicilia, desse luogo all'espletamento delle gare d'appalto per la costruzione dei lotti costituiti dall'area di sosta/polo logistico, polo intermodale e polo logistico tra novembre 2003 e ottobre 2004, appalto aggiudicato alla società "Interporto di Catania S.p.A."

Il 23 giugno 2008 il presidente della Regione Siciliana ha siglato, con il Ministero delle Infrastrutture, il Ministero dello Sviluppo economico e la Società interporti siciliani, il II Accordo di programma quadro per il trasporto delle merci e la logistica che sblocca risorse per 113 milioni di euro per l'interporto di Catania Bicocca (e 78 per l'interporto di Termini Imerese) la cui area di sosta del polo logistico è già realizzata.

Programma inoltre il terzo e quarto lotto (Polo intermodale e strada di collegamento).

Le previsioni statistiche di progetto, avevano stimato per il 2010 un transito da Bicocca di almeno due milioni di tonnellate di merci in relazione all'intermodalità ruota-rotaia.

Dal punto di vista delle opere, l'intervento relativo all'Interporto di Catania, proposto dalla Società SIS - Sistema Interporti Siciliani, che ne è anche soggetto attuatore e gestore, prevede la realizzazione dell'opera articolata in due distinte aree della Zona Industriale di Catania, distanti tra loro circa 1,5 km e collocata strategicamente alla confluenza delle principali vie di comunicazione della Sicilia orientale: ferrovie, strade ed aeroporto di Fontanarossa.

Nelle due aree trovano posto il polo logistico e il polo intermodale. Fa parte integrante dell'opera una strada per il collegamento diretto tra l'interporto e la stazione ferroviaria di Catania Bicocca, tendente a favorire il trasporto intermodale attraverso l'eliminazione dell'utilizzo di percorsi che attraversano centri ad elevata urbanizzazione. La relazione di progetto precisa che tale opera si configurerà come una infrastruttura esclusivamente dedicata al collegamento stazione-interporto e che pertanto sarà preclusa al transito pubblico.

L'interporto di Catania rientra tra le opere facenti parte del 1° programma delle infrastrutture strategiche, approvato, ai sensi dell'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, cd. legge obiettivo, con la delibera CIPE n. 121 del 2001.

L'opera è stata oggetto di parere di compatibilità ambientale DEC/VIA/2003/606 del 06/10/2003 e delle risultanze della Verifica di Ottemperanza della CSVIA del 03/10/2006. E' inoltre in corso la Verifica di Attuazione (Pareri n. 146 del 14/11/2008 e n. 770 del 07/10/2011).

ITER AMMINISTRATIVO DEL PROGETTO DEFINITIVO ED ESECUTIVO

- in data 29/09/2003 con Del. CIPE n.75 veniva approvato il Progetto Definitivo dell'opera; inoltre si prendeva atto che *"l'intervento ora proposto consiste nei lavori di realizzazione del 1° stralcio funzionale della 1a fase del suddetto Interporto — comprendente il polo logistico, il polo intermodale e gli allacci stradali e ferroviario — e che il progetto definitivo prevede che l'interporto venga, realizzato sulle due diverse aree designate dall'Amministrazione comunale di Catania, di cui la prima (polo intermodale) posta a ridosso della stazione scalo merci di Bicocca, mentre l'altra (polo logistico) ricade nella zona ASI e dista circa 800 m dalla precedente"*.

2

disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997";

VISTI

- 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;
- 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;
- 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;
- 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 delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, *"Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche"* e s.m.i., con la quale ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, è stato approvato il primo programma delle infrastrutture strategiche, che, nell'ambito degli Hub interportuali, include l'Interporto di Catania;

VISTA la delibera 29 settembre 2003, n. 75 (G.U. n. 292/2003), con la quale il CIPE ha assegnato un contributo, in termini di volume d'investimenti, di 21,703 Meuro all'intervento "Interporto di Catania" per la copertura del fabbisogno residuo del 1° stralcio funzionale della 1ª fase; con tale delibera viene altresì approvato il progetto definitivo per un costo totale di 59,93 Meuro;

CONSIDERATO che l'opera in questione è inserita nell'IGQ tra Governo e Regione Siciliana sottoscritta il 14 ottobre 2003;

PRESO ATTO che

- La Società degli Interporti Siciliani S.p.A, con nota prot. 2870 del 25/10/2011, acquisita dalla Direzione con nota prot. DVA-2011-0027315 del 31/10/2011 ha trasmesso una copia cartacea della documentazione progettuale, ai fini dell'ulteriore fase della procedura di Verifica di Attuazione, ai sensi dei commi 6 e 7, art. 185 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. inerente il progetto esecutivo *"Interporto di Catania Bicocca, 1a fase funzionale, Lotto funzionale Polo Logistico"*.
- La Direzione, con nota prot. DVA-2011-0028121 del 10/11/2011, acquisita dalla Commissione con nota prot. CTVA-2011-0003986 del 14/11/2011 ha trasmesso la documentazione suddetta, per il completamento dell'istruttoria di competenza.
- La Società degli Interporti Siciliani S.p.A, con nota prot.3300 del 14/12/2011, acquisita dalla Direzione con nota prot. DVA-2011-32147 del 22/12/2011, ha trasmesso n.3 copie in formato elettronico della documentazione cartacea contenente "Sistema di gestione ambientale" e "Piano di gestione delle terre — 1° fase scotico".
- La Direzione, con nota prot. DVA-2012-0001781 del 24/01/2012, acquisita dalla Commissione con nota prot. CTVA-2012-0000272 del 26/01/2012, ha inviato n. 2 copie della suddetta documentazione per il seguito di competenza.
- La Società degli Interporti Siciliani S.p.A., con nota prot. n. 829 del 27/03/2012, acquisita dalla Direzione con prot. n. DVA-2012-0008358 del 05/04/2012, ha trasmesso n. 1 relazione di aggiornamento con n. 5 allegati -1 copia cartacea e 3 copie in formato digitale.
- La Direzione, con nota prot. DVA-2012-0009672 del 20/04/2012, acquisita dalla Commissione con nota prot. CTVA-2012-0001473 del 23/04/2012 ha trasmesso la suddetta documentazione per il seguito di competenza.

4

In data 03/06/2008 la Società degli Interporti Siciliani SpA ha bandito la gara d'appalto per i lavori di realizzazione del lotto funzionale Polo Logistico dell'Interporto di Catania 1a fase funzionale; in data 19/10/2010 la suddetta gara d'appalto è stata aggiudicata definitivamente all'impresa "Ing. Pio Guaraldo SpA" con sede in Paese (TV) e i lavori sono stati consegnati alla suddetta impresa in data 29/12/2010

Nella fase iniziale il ritrovamento durante le attività di scavo superficiale, in fasi successive, di due ordigni bellici inesplosi della seconda guerra mondiale ha determinato dapprima la sospensione totale dei lavori per circa 60 giorni e poi la necessità di rieseguire la bonifica da ordigni bellici. Onde per cui, sia dopo il ritrovamento del primo ordigno, che dopo il secondo, l'attività lavorativa è ripresa solo parzialmente in attesa del completamento del rinnovo della bonifica da ordigni bellici e si è svincolata di fatto a valle di tale attività solo nel febbraio 2012. Nel contempo l'impresa esecutrice in corso d'opera ha proposto una "perizia di variante in diminuzione migliorativa", redatta in forma di perizia tecnica, ai sensi dell'art. 11 del C.G.A. di cui al D.M. 145/2000.

Successivamente a tale approvazione, la crisi finanziaria che si è abbattuta in tutto il comparto edile nazionale ha pesato oltremodo sull'operatività dell'impresa esecutrice "Ing. Pio Guaraldo SpA" che ha cominciato a manifestare gravi segnali di sofferenza nella gestione della commessa nei confronti dei propri fornitori e/o subappaltatori.

L'impresa a causa del perdurare delle condizioni di difficoltà ha fatto registrare un continuo ed ineluttabile affievolirsi dell'attività cantieristica, sfociata infine nella messa in liquidazione volontaria della società nel settembre 2012. In data 26/10/2012 l'impresa appaltatrice Ing. Pio Guaraldo SpA ha siglato un contratto d'affitto del ramo d'azienda "Sicilia", concernente anche il contratto d'appalto in oggetto, con la società Tecnis S.p.A., la quale nel novembre 2012 ha richiesto formalmente di subentrare al contratto d'appalto ai sensi e per gli effetti dell'art. 116 primo comma del Codice degli Appalti (ex art. 35 L. 109/94).

Eseguiti i prescritti controlli di legge, la Tecnis S.p.A. in data 06/02/2013 è ufficialmente subentrata nel contratto d'appalto dei lavori di realizzazione del lotto funzionale Polo Logistico dell'Interporto di Catania.

Avverso a tale subentro è stato promosso ricorso presso il TARS di Catania con contestuale sospensiva cautelare degli effetti del provvedimento di autorizzazione al subentro.

Sull'istanza cautelare di sospensione il TARS Catania si è definitivamente pronunciato in data 12/04/2013 rigettandola.

La ripresa dei lavori è avvenuta pertanto in data 16/04/2013 e conseguentemente il termine ultimo di esecuzione dell'opera è stato differito al 15/10/2013.

Si evidenzia che in concomitanza con l'affievolirsi delle attività di cantiere nel periodo luglio 2012 - febbraio 2013 anche l'attività di monitoraggio ambientale in corso d'opera precedentemente calendarizzata è stata traslata in avanti in modo da renderla effettivamente significativa.

E' in corso altresì l'approvazione di una seconda perizia di variante motivata da sopravvenute disposizioni legislative e regolamentari conseguenti in particolare alla legislazione sulla sicurezza dell'impiantistica antincendio ed elettrica negli interporti. La Direzione Lavori ha proposto in conseguenza della seconda perizia di variante uno slittamento del termine ultimo di ulteriori 90 giorni (stima fine lavori gennaio 2014).

Localizzazione

Le aree scelte e destinate alla realizzazione della prima fase funzionale dell'Interporto di Catania sono poste nella porzione nord - orientale della Piana di Catania. Esse derivano dalla localizzazione, datata agosto 1998, con la quale il Comune di Catania individuava all'interno della Zona Industriale di pantano D'Archi, a sudovest dell'agglomerato urbano di Catania, l'area di sedime per la realizzazione dell'infrastruttura interportuale catanese.

Come esposto in precedenza, l'interporto è suddiviso in due poli:

- Polo Intermodale, ubicato in prossimità della stazione Bicocca;
con funzioni di:

- centro Direzionale,
- magazzini Autotrasportatori
- officina riparazione
- Grandi Unità di Carico,
- aree per il parcheggio dei mezzi su gomma,
- impianto ferroviario,
- un tronchino ferroviario di sicurezza,

- Polo Logistico, all'interno della Zona Industriale in località Pantano, distante circa un chilometro e mezzo, con funzioni di:

- piazzali di sosta attrezzati
- magazzini autotrasportatori
- magazzino doganale
- edificio di Guardia di Finanza e Polizia
- distributore di carburante
- officina Mezzi Pesanti

Entrambe le aree sono comunque poste a ridosso degli svincoli della tangenziale di Catania (rispettivamente Asse dei Servizi e Zona Industriale Nord) e quindi facilmente raggiungibili sia dagli assi di collegamento Messina-Siracusa e Catania-Palermo, sia dalle infrastrutture portuali e aeroportuali.

L'Area di Sosta del Polo Logistico è stata completata il 13 giugno 2006.

Polo Logistico

L'area destinata al Polo Logistico è di circa 166.000 mq, di cui 46.000 circa appartenenti al lotto funzionale "Area di Sosta".

L'accesso al Polo avviene dalla Strada Ottava di proprietà del Consorzio ASI di Catania.

Nel Polo Logistico si prevede l'allocatione delle infrastrutture destinate alla logistica, suddivise tra esterne (piazzali di sosta attrezzati) ed interne. Sono presenti due Magazzini Autotrasportatori, un Magazzino Doganale ed edifici di servizio a supporto della logistica e dell'autotrasporto, ovvero la palazzina Guardia di Finanza e Polizia, un Edificio per Servizi alla Persona e una Officina mezzi pesanti (quest'ultimi due edifici sono già realizzati in quanto facenti parte del primo lotto funzionale dell'Interporto di Catania "Area di Sosta").

Magazzino Doganale

E' collocato nei pressi della palazzina che ospita gli uffici di Guardia di Finanza e Polizia.

Comprende sia la zona di stoccaggio di merci sotto il vincolo doganale che gli uffici della Dogana stessa. La superficie di calpestio del magazzino, per uno sviluppo di circa 2.450 mq, è prevista ad una quota sovralzata rispetto al circostante piazzale carrabile di circa 1,20 m, al fine di favorire lo scarico ed il carico delle merci dai mezzi di trasporto. L'altezza utile del magazzino è pari a 6 metri.

Magazzini autotrasportatori

La distribuzione prevede due Magazzini Autotrasportatori, perfettamente uguali tra loro.

Ogni magazzino presenta:

- un volume unico sull'intera lunghezza, per una profondità di 25,00 m circa ed una altezza di 8,00 m circa, che racchiude l'area di stoccaggio merci, per un complessivo di superficie disponibile pari a 4.000 mq;
- una fascia di volume ridotto in altezza e struttura articolata che racchiude, al piano terra, i blocchi servizi igienici degli operatori dei magazzini e le aree di supporto alle zone di stoccaggio per consentire la movimentazione merci sui due fronti; al primo livello è allocata la zona uffici con affaccio esterno ed interno con balconata sull'area di stoccaggio.

L'edificio è impostato ad una quota di circa 1,20 m maggiore rispetto a quella del piazzale circostante, per favorire le operazioni di carico e scarico dai mezzi gommati.

I magazzini si affacciano per uno dei due lati sul fascio di binari che collega il Polo Logistico con la bretella ferroviaria della dorsale ASI. Tale impianto è costituito da due binari di lunghezza pari a 354 metri e 280 metri, collegati ad un'asta di manovra di lunghezza pari a 30 m.

Polo Intermodale

Il Polo Intermodale rappresenta il nucleo di gestione dell'Interporto a livello dei servizi offerti e specificità di utilizzo, dal momento che in questa area si concretizza lo scambio di modalità di trasporto in termini di interfaccia gomma - rotaia.

E' stato dotato di un Centro Direzionale, due Magazzini Intermodali ed un'Officina per le Grandi Unità di Carico, oltre agli stalli per il parcheggio dei mezzi su gomma ed ad un impianto ferroviario, dimensionato sulla base dei risultati forniti dall'analisi del traffico effettuata. Tale impianto è costituito da tre binari di lunghezza compresa tra i 480 e i 505 metri circa, capaci di contenere un intero convoglio. E' previsto, inoltre, un tronchino di sicurezza di circa 230 metri, in grado di contenere la metà di un treno in composizione massima lato stazione di Catania Bicocca. Questa soluzione consente di movimentare un treno dal secondo binario (centrale) non

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

operativo a quelli laterali operativi, attraverso una doppia manovra, senza interferire con la linea in esercizio Palermo — Catania.

L'area destinata al Polo Intermodale ha un'estensione di circa 125.000 mq, delimitata dalla stazione di Bicocca e dal relativo complesso di binari a sud est, dalla Tangenziale di Catania a sud ovest e dalla linea ferroviaria CT — PA a nord ovest.

Centro Direzionale

Si sviluppa su 4 livelli di circa 1.800 mq per piano e contempla due ali di fabbricato a facciata ellittica nelle quali sono allocati essenzialmente i servizi generali per la gestione dell'intero Interporto di Catania con la confluenza di tutte le reti-dati necessarie alla gestione dei movimenti e quanto dedicato ai servizi di logistica informativa dell'interporto. Le due partizioni fisiche del fabbricato sono interconnesse da un corpo centrale a forma di settore circolare conico che contiene i corpi di collegamento verticale dei vari livelli.

Al piano terra sono allocati i locali di uso più frequente e di supporto logistico di primo livello (ristorazione, sala riunioni, reception, ecc.); ai piani superiori sono ubicati gli uffici di varia metratura, le aree di smistamento e infine all'ultimo livello la zona degli uffici direzionali della Società degli Interporti Siciliani SpA.

Magazzini Intermodali

La distribuzione prevede due Magazzini Intermodali.

Un magazzino presenta:

- un volume unico sull'intera lunghezza, per una profondità di 25,00 m circa ed una altezza di 8,00 m circa, che racchiude l'area di stoccaggio merci, per un complessivo di superficie disponibile pari a 4.000 mq
- una fascia di volume ridotta in altezza e struttura articolata che racchiude, al piano terra, i blocchi servizi igienici degli operatori dei magazzini e le aree di supporto alle zone di stoccaggio per consentire la movimentazione merci sui due fronti; al primo livello è allocata la zona uffici con affaccio esterno ed interno con balconata sull'area di stoccaggio.

L'edificio è impostato ad una quota di circa 1,20 m maggiore rispetto a quella del piazzale circostante, per favorire le operazioni di carico e scarico dai mezzi gommati.

L'altro magazzino è identico al primo se non per la lunghezza inferiore, per cui la superficie utile risulta ridotta a 3.500 mq.

I magazzini si affacciano per uno dei due lati sul fascio di binari che collega il Polo Intermodale con la linea ferrata collegata alla stazione di Catania Bicocca.

Area di Sosta

Il Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori avvalendosi dei fondi stanziati dalla legge del 22 Dicembre 1999, n. 488, come integrato con il decreto legge 22 giugno 2000 n. 167, convertito nella legge 10 agosto 2000, n. 299, concede contributi per la realizzazione di aree di sosta per veicoli pesanti sia lungo la rete autostradale sia lungo la viabilità ordinaria, ovvero in prossimità degli svincoli autostradali o in aree di sosta connesse a terminali intermodali, porti ed interporti.

Proprio per venire incontro a tali esigenze si è definito e realizzato un primo lotto funzionale all'interno del Polo Logistico dell'interporto catanese destinato esclusivamente all'autotrasporto merci e fisicamente separato da ogni altra tipologia di utenza, ancorché integrato nel contesto del Polo Logistico.

Si tratta di un'area di complessivi 46.000 mq di cui circa 24.000 pavimentati e destinati alla sosta di mezzi gommati pesanti (mq 5.250), al parcheggio di automobili (mq 600) ed alla viabilità interna (mq 18.150). Le rimanenti aree sono destinate ad accogliere l'officina mezzi pesanti (mq 1.050), l'edificio servizi alla persona (mq 450), i relativi locali tecnici (mq 330) e le aree a verde (mq 8.000). L'ingresso dell'area di sosta è previsto sull'Ottava Strada, una delle principali arterie dell'agglomerato industriale catanese.

Officina mezzi pesanti

E' una delle due officine allocate nell'interporto; situata a ridosso del piazzale attrezzato alla sosta dei mezzi pesanti, è destinata alle riparazioni dei veicoli pesanti.

Si sviluppa interamente su piano terra e comprende un ampio vano per il ricovero e la manutenzione dei mezzi (circa 650 mq), un magazzino ricambi (circa 180 mq), vani ufficio ed attesa per i clienti ed i servizi igienici distinti per la zona uffici e per quella delle lavorazioni.

Edificio servizi alla persona

Nella logica funzionale dell'Interporto, l'edificio per servizi alla persona rappresenta un supporto logistico all'ambito merceologico — commerciale che è diretta propaggine del centro direzionale situato nel Polo Intermodale e che costituisce il nodo nevralgico di gestione delle attività dell'Interporto.

Sotto il profilo funzionale nell'edificio trovano alloggio alcuni vani ufficio per servizi generali di gestione ed una zona destinata alla ristorazione veloce per gli utenti del Polo Logistico.

L'edificio per servizi alla persona nella sua funzionalità di accesso e di servizio è conforme alla normativa sui portatori di handicap.

Strada di Collegamento

La strada di collegamento "proprietaria" si sviluppa completamente in rilevato per una lunghezza di circa 2 km. Si tratta del link di collegamento fra il Polo Intermodale e il Polo Logistico, una strada dedicata che assicura il funzionamento integrato fra i poli che in questo modo, sul piano funzionale e sul piano dell'accessibilità interna ed esterna, "coniugano" il concetto di unitarietà, integrazione e funzionalità che sono alla base dei concetti di interporto/piattaforma logistica.

1a Perizia di variante

Nello sviluppo del Progetto Esecutivo è stato necessario apportare una variante migliorativa rispetto a quanto previsto nel Progetto Definitivo approvato. Tale variante è stata trasmessa, ai fini dello svolgimento della verifica di esclusione ai sensi del comma 4 dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006 dalla Società degli Interporti Siciliani S.p.A. con propria nota prot. 3349 in data 20/12/2011. Tale variante sostanzialmente prevede:

- in luogo della soluzione prevista nel progetto originario di sbancamento del terreno in situ per la profondità di un metro e la successiva ricostituzione del sottofondo con materiale inerte proveniente da cave di prestito, di stabilizzare il terreno in situ (previo scotico dello strato vegetale per la profondità di 30 cm dal piano di campagna) mediante trattamento dello stesso con idonea percentuale di calce (3%) e miscelazione con idonea macchina stabilizzatrice e successiva compattazione ad umidità controllata;
- in luogo della soluzione prevista nel progetto originario di effettuare le fondazioni dei magazzini autotrasportatori e doganale con fondazioni superficiali che comportano lo sbancamento del terreno per oltre due metri dal piano di campagna e la sua relativa bonifica con materiale di cava per tutta la superficie d'impronta dei magazzini stessi, di realizzare fondazioni con palificate tipo "Franki" senza estrazione del terreno in situ;
- in luogo della soluzione prevista nel progetto originario di realizzare le due coppie di centrali tecnologiche interrato, di realizzarle (senza alcuna modifica nella tecnologia costruttiva) fuori terra.

Le lavorazioni proposte sposano l'esigenza di non interferire con la falda superficiale di prima circolazione e l'esigenza di non utilizzare i siti di deposito previsti originariamente in quanto in gran parte già utilizzati in altra opera pubblica (Autostrada Catania- Siracusa) e quindi oggi non più disponibili.

Inoltre si propone, per esigenze derivanti dalle sopravvenute disposizioni legislative antisismiche, di realizzare le strutture di tutti i magazzini in calcestruzzo prefabbricato, con l'adozione di una copertura anch'essa prefabbricata a shed che consente di aumentare l'altezza fruibile interna dei magazzini. Inoltre, la nuova copertura di perizia è calcolata per sostenere il sovraccarico per un futuro impianto con pannelli fotovoltaici.

2. VERIFICA DI ATTUAZIONE

Il Gruppo Verificatore ha acquisito ed esaminato tutta la necessaria documentazione tecnico-progettuale ed amministrativa al fine di programmare il proprio lavoro.

Il citato Parere CTVA n.146 del 14 novembre 2008, prima fase della Verifica di Attuazione, ha analizzato le prescrizioni impartite in sede di Ottemperanza.

Con il parere n. 770 del 07.10.2011, seconda fase della Verifica, la Commissione, ha richiesto "il dettaglio di come, in base all'avanzare dei lavori, si intenda dar corso alle disposizioni di cui al precedente Parere della Verifica di Attuazione n. 146 del 14.11.2008, nonché a quelle ancora applicabili della Verifica di Ottemperanza"

Per rispondere a questa richiesta il Proponente ha prodotto un apposito Elaborato "Relazione di aggiornamento sullo stato dei lavori e sullo stato di attuazione del PMA" (prot. n. 1774 del 23/07/2013) ed il relativo allegato N "Riepilogo prescrizioni e disposizioni", nel quale viene effettuata la disamina di tutte le prescrizioni e

[Area containing numerous handwritten signatures and initials.]

raccomandazioni relative all'opera in esame, sin dalla fase di verifica della compatibilità ambientale (DEC/VIA/2003/606 del 06/10/2003), con la relativa sintesi delle risposte e il riferimento ai documenti prodotti e consegnati al Ministero in risposta alle prescrizioni.

In questa fase è stata quindi verificata l'ottemperanza:

- ✓ alle prescrizioni emesse nella fase di verifica della compatibilità ambientale e di verifica di ottemperanza (parere del 3/10/2006), che si ritiene abbiano ripercussioni anche in fase operativa, ovvero in fase pre-operativa.
- ✓ alle prescrizioni emesse nelle precedenti fasi di verifica dell'attuazione (Parere n.146 del 14/11/2008 e n.770 del 7/10/2011).
- ✓ alle prescrizioni del parere relativo alla 1a perizia tecnica di variante (n.931 del 11/05/2012).

Per l'esame analitico delle prescrizioni e delle relative modalità di ottemperanza si rimanda a quanto riportato nella "Tabella di verifica di ottemperanza" allegata al presente parere e che costituisce parte integrante dello stesso.

Sono stati visionati i seguenti documenti necessari alla Verifica:

Codice Elaborato	Titolo
ICT_V_VA_0001R_23lug2013	Lotto funzionale Polo Logistico dell'Interporto di Catania. Relazione di aggiornamento sullo stato dei lavori e sullo stato di attuazione del PMA
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_A	Interporto di Catania - Progetto esecutivo - Dichiarazione di ottemperanza prescrizioni DEC/VIA 2003/606 del 06/10/03 - Relazione
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_B1	Interporto di Catania - Progetto definitivo - Studio di impatto ambientale - Relazione generale
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_B2	Progetto esecutivo lotto funzionale Polo Logistico - Destinazione aree e fabbricati
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_C	Lotto funzionale Polo Logistico - Destinazione aree e fabbricati
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_D	Polo Logistico Interporto di Catania - Sistema di gestione ambientale
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_E	Interporto di Catania - Progetto esecutivo - Dichiarazione di ottemperanza prescrizioni DEC/VIA 2003/606 del 06/10/03 - Relazione tecnica interventi di rinaturalizzazione
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_F	Interporto di Catania - Progetto esecutivo - Adeguamento alle prescrizioni CSVIA DSA 2006-26501 del 16/10/06 - Integrazione relazione di ottemperanza
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_G	Pubblico incanto lavori di realizzazione Lotto funzionale Polo Logistico - Interporto di Catania. Proposta dell'appaltatore di variante migliorativa ai sensi dell'art.11 del C.G.A. Relazione del RUP
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_H	Lotto funzionale Polo Logistico dell'Interporto di Catania - Cronoprogramma aggiornamento dei lavori e del monitoraggio ambientale in corso d'opera.
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_L	Interporto di Catania - Progetto esecutivo - Adeguamento alle prescrizioni CSVIA DSA 2006-26501 del 16/10/06 - Studio del rumore
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_M	Comune di Catania - nota prot. 232681 del 23/07/2013
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_N	Riepilogo prescrizioni e disposizioni
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_11	Monitoraggio qualità dell'aria in corso d'opera. Polo Logistico dell'Interporto di Catania. Febbraio-Aprile 2012
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_12	Monitoraggio qualità dell'aria in corso d'opera. Polo Logistico dell'Interporto di Catania. Settembre-Ottobre 2012

Codice Elaborato	Titolo
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_I3	Rilievo del rumore ambientale immesso in corso d'opera. Polo Logistico dell'Interporto di Catania. Febbraio-Aprile 2012
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_I4	Rilievo del rumore ambientale immesso in corso d'opera. Polo Logistico dell'Interporto di Catania. Luglio-Settembre 2012
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_I5	Monitoraggio delle vibrazioni in corso d'opera. Polo Logistico dell'Interporto di Catania. Marzo 2012
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_I6	Monitoraggio delle vibrazioni in corso d'opera. Polo Logistico dell'Interporto di Catania. Ottobre 2012
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_I7	Monitoraggio ambiente idrico. Ambiente idrico superficiale - Indice Biotico Esteso I.B.E. e misure di Portata. Polo Logistico dell'Interporto di Catania. Giugno 2012
ICT_V_VA_0001R_23lug2013-Allegato_I8	Monitoraggio ambiente idrico. Analisi chimico-fisiche. Polo Logistico dell'Interporto di Catania. Giugno 2012
PGT A - SCOTICO.001	PGT A - SCOTICO.001. 03.08.2011- PIANO DI GESTIONE DELLE TERRE la FASE - SCOTICO
PGT A - SCOTICO.002	PGT A - SCOTICO.002.ALLEGATO A - tavola scotico
PGT A - SCOTICO.003	PGT A - SCOTICO.003.ALLEGATO B - Logistico Verde
PGT A - SCOTICO.004	PGT A - SCOTICO.004.ALLEGATO C - piano di caratterizzazione scotico
PGT A - SCOTICO.005	PGT A - SCOTICO.005.ALLEGATO D
PGT A - SCOTICO.006	PGT A - SCOTICO.006.ALLEGATO E
PGT A - SCOTICO.007	PGT A - SCOTICO.007.ALLEGATO F
PGT A - SCOTICO.008	PGT A - SCOTICO.008.ALLEGATO G
PGT A - SCOTICO.009	PGT A - SCOTICO.009.ALLEGATO G1
PGT A - SCOTICO.010	PGT A - SCOTICO.010.ALLEGATO H
PGT A - SCOTICO.011	PGT A - SCOTICO.011.ALLEGATO I - tavola destinazione terre
PGT A - SCOTICO.012	PGT A - SCOTICO.012.ALLEGATO L
PGT A - SCOTICO.013	PGT A - SCOTICO.013.ALLEGATO L1
VA - Relazione tecnica	VA - Relazione tecnica 27.03.2012
VA - Relazione tecnica. Allegato 001	VA - Relazione tecnica 27.03.2013 Allegato 1 Cronoprogramma
VA - Relazione tecnica. Allegato 002	VA - Relazione tecnica 27.03.2013 Allegato 2 Cronoprogramma
VA - Relazione tecnica. Allegato 003	VA - Relazione tecnica 27.03.2013 Allegato 3 Relazione misure di mitigazione
VA - Relazione tecnica. Allegato 004	VA - Relazione tecnica 27.03.2013 Allegato 4 Planimetria ricettori sensibili
VA - Relazione tecnica. Allegato 005	VA - Relazione tecnica 27.03.2013 Allegato 5 Planimetria monitoraggio acque
ICT_V_VA_0002R_26set2013	Relazione di ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla Determina Direttoriale U.Prot. DVA-2012-0013693 del 11/06/2012
ICT_V_SE_0322_26set2013, allegato A	Cantierizzazione in fase di esecuzione - Planimetria
ICT_V_SE_0332_26set2013, allegato B	Cantierizzazione in fase di esecuzione - Cronoprogramma dei lavori
ICT_V_SE_0121_26set2013 allegato C	
allegato D	Estratto Booz&Co. "Modello di esercizio transitorio dell'Interporto di Catania", Ottobre 2010,
allegato E	Studio del traffico" PIE1_00_E_13_RG_OC0000_003_A del 20/06/2007
allegato F	Progetto di monitoraggio ambientale
Allegato G	Riepilogo prescrizioni e disposizioni

3. MONITORAGGIO AMBIENTALE

Per ciò che concerne l'attività di monitoraggio, svolta nell'estate del 2008 e il cui report finale è stato trasmesso dalla Società degli Interporti Siciliani in data 27/04/2011 (prot. 1122), essa ha riguardato come previsto nel progetto esecutivo le componenti atmosfera, rumore e vibrazioni, vegetazione, flora e fauna e le acque superficiali e sotterranee.

Si richiamano le valutazioni sul monitoraggio ambientale *ante-operam* trasmesse con la nota prot. 1122 del 27/04/2011, sulla base delle quali il Proponente ha ritenuto di mantenere e confermare sia in termini di metodo che in termini di scelta dei ricettori sensibili quanto già fatto per il monitoraggio *ante-operam* anche per la fase del *corso d'opera*.

L'attività di monitoraggio in *corso d'opera* affidata con apposito appalto di servizi alla società LASER LAB s.r.l. con sede in Chieti ha restituito nella prima fase di realizzazione dell'opera, che ha riguardato sostanzialmente la movimentazione dello scotico dell'area di sedime, la realizzazione della recinzione del Polo Logistico e la realizzazione delle strutture delle centrali tecnologiche e dell'edificio "Guardia di Finanza e Polizia", il seguente scenario.

Monitoraggio qualità dell'aria

E' stata eseguita una prima campagna nel periodo febbraio-aprile 2012, su un periodo di osservazione di 15 giorni consecutivi in continuo (24 ore), relativi a quattro postazioni (ricettori sensibili) ATV12, ATC16, ATC29 e ATV20. In particolare sulla postazione ATC29 ubicata all'interno del cantiere del Polo Logistico è stata eseguita anche un'indagine dei flussi veicolari in ingresso e uscita dal cantiere.

Sono stati monitorati, oltre ai parametri meteorologici, tutti i principali inquinanti atmosferici previsti dalla normativa vigente non riscontrando superamenti rispetto ai valori limite ed obiettivo definiti dal D.Lgs. 155/2010 (vedi elaborato Monitoraggio qualità dell'aria in corso d'opera - Polo Logistico dell'Interporto di Catania, Febbraio - Aprile 2012, allegato I1).

La campagna è stata reiterata nel periodo settembre-ottobre 2012 in due postazioni (ATC29 e ATV20) a seguito della ridotta attività cantieristica di cui già detto nelle premesse; anche in questo caso non sono stati riscontrati superamenti rispetto ai valori limite ed obiettivo definiti dal D.Lgs. 155/2010 (vedi elaborato Monitoraggio qualità dell'aria in corso d'opera - Polo Logistico dell'Interporto di Catania, Settembre - Ottobre 2012, allegato I2).

Monitoraggio rumore

Nel periodo febbraio-marzo 2012 è stato effettuato il rilievo del rumore ambientale immesso in corso d'opera in due ricettori sensibili RUC16 e RUC29 (vedi elaborato Rilievo del rumore ambientale immesso in corso d'opera - Polo Logistico dell'Interporto di Catania, Febbraio - Aprile 2012, allegato I3). Si precisa che il limite di riferimento del rumore ambientale immesso (cioè quello generato dall'attività cantieristica) era quello definito dal DPCM 01/03/91 (zona esclusivamente industriale), in quanto il Comune di Catania all'epoca non aveva ancora approvato un Piano di Zonizzazione Acustica, con limite diurno e notturno di 70 dB(A). Confrontando i livelli di rumore ambientale $L_{Aeq,Tr}$ con tali limiti si evidenzia come sia nella postazione RUC29 all'interno dell'area di cantiere che nella postazione RUC16, il livello massimo di riferimento venga rispettato sia nel periodo diurno che notturno.

Il monitoraggio sulle postazioni RUC 16 e RUC 29 è stato riproposto nel luglio 2012 (vedi elaborato Rilievo del rumore ambientale immesso in corso d'opera - Polo Logistico dell'Interporto di Catania, Luglio - Ottobre 2012, allegato I4). Anche in questo caso i dati restituiti dai rapporti di prova confermano il rispetto degli allora limiti normativi.

Recentemente il Comune di Catania con delibera del Consiglio Comunale n°17 del 04/03/2013 ha approvato il Piano Comunale di Classificazione Acustica, il Regolamento Comunale per la Tutela dell'Inquinamento Acustico e il Piano di Risanamento Acustico. Tale piano conferma per l'area oggetto del Polo Logistico i limiti di immissione previsti in Classe VI con limite diurno e notturno di 70 dB(A).

Nel periodo febbraio-aprile 2012 sono stati monitorati anche gli effetti delle attività cantieristiche sulla viabilità limitrofa al cantiere Polo Logistico. In fase di ridefinizione del PMA in corso d'opera si è presa la decisione di aggiungere, rispetto alla fase *ante operam*, la postazione RUV20 limitrofa ad una casa di cura distante in linea d'aria circa 125 metri dalla via VIII Strada adiacente al cantiere. Per effetto della presenza della casa di cura, pur all'interno della zona industriale, i valori limite ammessi sono dettati dal DPR 142/2004 riferendosi a tipo di

strada C - extraurbana secondaria sottotipo Cb (ospedali, case di cura e riposo) con limite diurno di 50dBA e notturno di 40 dBA.

Dalle rilevazioni condotte dall'11/04/2012 al 18/04/2012 (vedi allegato I3) viene evidenziato come il livello di rumore ambientale immesso $L_{Aeq,Tr}$ non venga rispettato in tutti i giorni sia nel periodo diurno che in quello notturno, ovvero non venga rispettato neanche nei periodi in cui le attività cantieristiche sono completamente ferme (tutto il periodo ore 22-6 e anche, nel periodo diurno, nei giorni prefestivi e festivi sabato 14 e domenica 15 aprile). Non solo, ma il livello di rumore ambientale dovuto alla circolazione del traffico veicolare non cambia sostanzialmente nelle ore in cui c'è attività nel cantiere da quelle prefestive e festive, per cui ne consegue che il superamento dei limiti normativi non è dovuto al traffico veicolare generato dal cantiere ma sia piuttosto una conseguenza dell'anomalia della presenza di una casa di cura all'interno dell'agglomerato industriale adiacente ad una strada intensamente trafficata che collega in direzione est-ovest la Tangenziale di Catania (svincolo zona Industriale Nord) con la S.S.114.

L'anomalia è stata ancora una volta evidenziata nel monitoraggio eseguito dal 18/09/2012 al 25/09/2012, (vedi allegato I4), in cui, acclarato il superamento dei limiti diurno e notturno, la registrazione del traffico veicolare effettuato nello stesso periodo in cantiere, certifica l'esclusione delle attività di cantiere dalle cause di superamento dei valori limite, dato che, come già detto, anche nel periodo notturno e nei giorni prefestivi e festivi in assenza di traffico generato dal cantiere si registrano ugualmente livelli di rumore ambientali fuori norma comparabili a quelli degli altri giorni della settimana.

A maggior conferma di ciò, nell'altra postazione monitorata RUV12, adiacente a stabilimenti industriali, dove i valori limite ammessi sono dettati dal DPR 142/2004 riferendosi a tipo di strada C - extraurbana secondaria sottotipo Cb (fascia b) con limite diurno di 65dBA e notturno di 55 dBA, l'attività di monitoraggio nel periodo dal 23/02/2012 al 01/03/2012, pur evidenziando valori di $L_{Aeq,Tr}$ del tutto in linea con quelli della postazione RUV20, non ha certificato alcun superamento dei valori limite sia nel periodo diurno che in quello notturno. Stessa cosa dicasi per il periodo di monitoraggio nella stessa postazione dal 17/07/2012 al 23/07/2012 (vedi allegati I3 e I4).

A suffragio del ragionamento fin qui svolto si richiamano i rilievi del rumore ambientale effettuati nel novembre 2002 (rilievo di lunedì 04/11/2002) nel corso dello Studio di Impatto Ambientale e in particolare nella postazione n°4 sulla via Ottava Strada a ridosso del Polo Logistico. Già allora il livello continuo equivalente di pressione sonora L_{Aeq} raggiungeva i 71,5 dBA (vedi Adeguamento delle prescrizioni CSVIA DSA 2006-26501 del 16/10/2006, Studio del rumore, elaborato 5222 PIE1_00_E_13_RG_OC0000_011_0 del 27/04/2007 del progetto esecutivo Interporto di Catania 1^ fase funzionale trasmesso in data 12/09/2007 prot. 1523, allegato L). E' evidente che nel monitoraggio in corso d'opera, esclusa la presenza "eccezionale" del ricettore 20, si conferma un clima acustico in linea con i dati dichiarati sia con la simulazione a base del SIA, sia con le risultanze del monitoraggio ante operam, certificando almeno in questa fase della realizzazione del cantiere un impatto praticamente trascurabile delle attività realizzative dell'opera.

In ogni caso l'anomalia del ricettore 20 è stata segnalata all'Ente gestore dell'infrastruttura stradale, in questo caso il Comune di Catania, affinché possa adottare i dovuti provvedimenti consequenziali all'interno del proprio Piano di Risanamento Acustico. Lo stesso Comune di Catania riconosce che la problematica è di sua competenza in quanto originata dal traffico veicolare della zona, (vedi nota prot. 232681 del 23/07/2013 del Comune di Catania, allegato M).

Monitoraggio vibrazioni

Al fine di documentare le misure dei livelli ponderati di accelerazione indotte dalle attività di costruzione del Polo Logistico sono stati effettuati monitoraggi in tre postazioni intorno all'area di cantiere denominati VIL/VIV 12, VIL/VIV16 e VIL/VIV 21.

In tali postazioni nel periodo monitorato tra il 16/03/2012 e il 22/03/2012 non si sono registrati eventi significativi legati anche ad una fase di attività in cantiere non particolarmente intensa (vedi Monitoraggio delle vibrazioni in corso d'opera - Polo Logistico dell'Interporto di Catania, Marzo 2012, allegato I5). Analogamente dicasi per le attività svolte tra il 02/10/2012 e il 05/10/2012 (vedi Monitoraggio delle vibrazioni in corso d'opera - Polo Logistico dell'Interporto di Catania, Ottobre 2012, allegato I6)

Monitoraggio ambiente idrico

Nel giugno 2012 è stato condotto il monitoraggio dell'ambiente idrico relativo al fiume Simeto, ubicato in linea d'aria a circa 4 km dall'area di cantiere.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the number 13.]

Sono state scelte due postazioni di rilievo denominate A_SU1 (in corrispondenza del Ponte Primosole della SS114 a circa 2 km di distanza dalla foce sul Mar Ionio) e A_SU2 (in corrispondenza del viadotto dell'autostrada A18 in località Passo Martino); si è indagata la qualità biologica delle acque (metodo I.B.E.) riportando dei risultati significativi solo nella postazione A_SU2 (ambiente fluviale alterato classe di qualità III) in quanto nella postazione A_SU1 l'ambiente fluviale risente della risalita del cuneo salino creando un ambiente di acqua salmastra. Il dettaglio del monitoraggio è riportato nell'elaborato Monitoraggio ambiente idrico - Ambiente idrico superficiale - Indice Biotico Esteso I.B.E. e Misure di portata, allegato I7. Sulle stesse sezioni sono stati effettuati i prelievi sia sulla riva sx che dx che in mezzera e sono stati restituiti i valori delle analisi chimico-fisiche nei rapporti di prova allegati (vedi Monitoraggio ambiente idrico - Analisi chimico-fisiche, allegato I8).

Conclusioni

Alla luce delle risultanze del monitoraggio in corso d'opera fin qui notiziate il Proponente non ritiene che il PMA in quanto alla metodologia scelta, alla frequenza e all'ubicazione dei ricettori sensibili necessiti di modifiche rispetto a quello già presentato con il progetto esecutivo dell'opera.

La realizzazione dell'opera per lotti funzionali semmai necessita di ripetere le fasi ante operam, corso d'opera e post operam tante volte quanti sono i lotti che via via vanno in fase realizzativa. Questo consentirà di acquisire molte più informazioni sullo stato ambientale dell'area vasta intorno alla realizzazione dell'Interporto e di seguire il mutare dello scenario dell'impatto di realizzazione e gestione dell'opera con il divenire della realizzazione della stessa.

4. CONCLUSIONI

Di seguito si allega la tabella di verifica dell'attuazione delle prescrizioni previste per la presente fase di avanzamento lavori.

Stante la documentazione attuale a disposizione, si richiede al Proponente di:

- fornire un aggiornamento sullo stato dei lavori e il cronoprogramma aggiornato a seguito delle consegne effettuate;
- fornire un nuovo stato di avanzamento del PMA
- atteso che l'intervento si sta attualmente realizzando per lotti funzionali che insistono su aree strettamente distinte ed autonome, si prescrive che in caso di sovrapposizione temporale tra le attività realizzative dei lotti venga:
 - riesaminato il PMA, valutando e documentando criticamente se emergano necessità di riaggiornamento dello stesso, quanto a tipologia, frequenza, ubicazione, elaborazione delle misurazioni previste, in termini di considerazioni tecnico-scientifiche e tenendo conto degli impatti su tutte le componenti ambientali.
 - rielaborato il Piano della Cantierizzazione considerando tutte le interferenze con gli altri stralci/lotti, così da fornire una serie di elaborati in forma integrale e coordinata.

ALLEGATO: TABELLA DI VERIFICA DELL'OTTEMPERANZA

N	TESTO	PARERE DI RIFERIMENTO	SINTESI DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE	ELABORATO PROGETTUALE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICA
<p><i>Dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione indicate nello studio di impatto ambientale incluse quelle relative alla sistemazione e alla gestione delle aree di cantiere e al ripristino dei siti di deposito così come elencate nello studio di impatto ambientale, e come richiamate e approfondite in ulteriori parti dello studio. In particolare, laddove si presenti, in fase di scavo o di getto, una interferenza significativa con la falda superficiale, e qualora il pompaggio temporaneo non sia possibile o sufficiente, dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti tecnici più opportuni (tra cui almeno l'utilizzo di palancole) per arginare le venute di acqua e per evitare l'inquinamento dei corpi idrici.</i></p>	<p>DEC/VIA/2003/606 del 06/10/2003 Parere n.931 del 11/5/2012</p>	<p>Il progetto esecutivo dell'interporto di Catania 1^ fase funzionale, nella sua stesura unitaria, prevede nel Capitolato Speciale d'Appalto tra gli oneri a carico dell'impresa esecutrice che vengano attuate tutte le misure di mitigazione indicate nel SIA, incluse quelle relative alla gestione delle aree di cantiere e al ripristino dei siti di deposito, nonché l'adozione degli accorgimenti tecnici più opportuni (tra cui l'uso delle palancole) per arginare le venute d'acqua ed evitare l'inquinamento dei corpi idrici. Nel Capitolato Speciale d'Appalto del lotto funzionale Polo Logistico si conferma la responsabilità in capo all'impresa di attuare tutte le misure di mitigazione previste. In particolare in fase di costruzione, nel SIA si rimarca il fatto che gli impatti derivano principalmente dalle attività di escavazioni e sgomberi e di funzionamento dei mezzi d'opera. Attraverso un apposito sistema di gestione ambientale (SGA) l'impresa esecutrice adotta dei protocolli di gestione ambientale del cantiere che consentono di contenere gli effetti temporanei negativi e di proteggere i ricettori sensibili individuati da modifiche o alterazioni della propria qualità ambientale iniziale.</p> <p>Fra gli interventi di compensazione è stato incluso l'intervento di creazione di un nuovo nucleo di specie vegetali autoctone, non solo arboree, floristicamente simili alla vegetazione più evoluta presente nella riserva del Simeto; è stato concordato con la Provincia di Catania e approvato dalla stessa in data 27/09/2006 un intervento all'interno della zona B dell'Oasi del Simeto di manutenzione e ripristino del sentiero che dal Ponte Primosele risale il Simeto con contestuale intervento di rinaturazione con alberi ed arbusti di entità erbacee autoctone. L'intervento verrà realizzato nella prima metà del 2014.</p> <p>Per ciò che concerne il lotto funzionale Polo Logistico, le misure mitigative previste nel SIA riguardavano nella fase in corso d'opera l'applicazione di alcune modalità operative che sostanzialmente tendessero a minimizzare gli impatti delle attività lavorative sull'ambiente e che sono state riproposte a cura dell'Impresa Ing. Pio Guaraldo SpA all'interno del proprio piano di gestione ambientale.</p>	<p>-Elaborato 5111 "Dichiarazione di ottemperanza prescrizioni DEC VIA 2003/606" del 20/07/2006 del progetto esecutivo Interporto di Catania 1^ fase funzionale trasmesso in data 12/09/2007 prot. 1523. -Elaborato 0151 "Capitolato Speciale d'Appalto" del 20/06/2007 del progetto esecutivo Lotto funzionale Polo Logistico (vedi art.22 Oneri, obblighi e responsabilità dell'Appaltatore) trasmesso in data 06/02/2008 prot. 536. -Elaborato 5231 "Gestione Ambientale, Manuale - Linee guida" del 24/07/2007 del progetto esecutivo Lotto funzionale Polo Logistico trasmesso in data 06/02/2008 prot. 536. -Sistema di Gestione Ambientale impresa ing. Pio Guaraldo SpA trasmesso in data 14/12/2011 prot. 3300. -Sistema di Gestione Ambientale impresa Tecnis SpA. -Relazione di aggiornamento e stato di attuazione del PMA-Elaborato ICT_V_VA 0001R_23lug2013 prgf 3.6, allegati D, E</p>	<p>RECEPITA</p>	<p></p>

15

[Handwritten signatures and notes on the right margin]

N	TESTO	PARERE DI RIFERIMENTO	SINTESI DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE	ELABORATO PROGETTUALE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICA
			<p>Inoltre fra gli interventi di mitigazione sono inclusi quelli necessari all'inserimento paesaggistico e ambientale dell'opera. Nello specifico per quanto riguarda il Polo Logistico erano previsti interventi di inserimento ambientale che tendessero a salvaguardare gli impianti vegetazionali perimetrali già esistenti (come di fatto rispettato) e inoltre la sistemazione a verde delle isole tecnologiche, del viale di accesso e delle aree di sosta isolate; in tal senso il progetto risponde a queste necessità.</p>		
9	<p><i>Corredare il progetto esecutivo di tutti gli elaborati relativi alla cantierizzazione con particolare riferimento alla individuazione e mitigazione degli impatti su ciascuna componente e al ripristino delle aree di cantiere, comprese quelle esterne all'area di sedime delle opere.</i></p>	<p>PARERE VO 03/10/2006</p>	<p>Sia il progetto esecutivo dell'interporto di Catania I[^] fase funzionale, nella sua stesura unitaria, che il progetto esecutivo del lotto funzionale Polo Logistico prevedono al loro interno specifiche relazioni relative alla cantierizzazione (che costituiscono parte integrante del PSC) e i diagrammi di Gantt con le relative tavole dedicate al layout di cantiere; è prevista anche l'individuazione e mitigazione degli impatti ambientali. In ogni caso, in fase di realizzazione dell'opera si dovrà concordare con il Comune di Catania e con l'ASI il calendario dei lavori da rendere noto ai cittadini, onde consentire la pianificazione del traffico, in funzione delle deviazioni provvisorie necessarie alla realizzazione della strada di collegamento.</p> <p>Per ciò che concerne nello specifico il progetto esecutivo del lotto funzionale Polo Logistico, tenuto conto che l'opera non impatta su aree esterne all'area di sedime, né è ipotizzabile il ripristino dell'area di cantiere, gli elaborati interessati alla cantierizzazione all'interno del Progetto esecutivo sono la planimetria di cantierizzazione in cui si riportano le attività di monitoraggio in corso d'opera in sovrapposizione alle fasi di cantiere, e infine il Piano di Sicurezza e Coordinamento dove al Cap. 6 si descrive l'impatto ambientale a seguito dell'insediamento del cantiere.</p>	<p>-Elaborato 5211 "Adeguamento alle prescrizioni CSVIA DSA 2006-26501" del 20/06/2007 del progetto esecutivo Interporto di Catania I[^] fase funzionale trasmesso in data 12/09/2007 prot. 1523. -Elaborato 4211 "Piano di Sicurezza e Coordinamento" del 27/04/2007 del Progetto esecutivo Lotto Funzionale Polo Logistico trasmesso in data 06/02/2008 prot. 536. -Elaborati 0034 e 0035 "Diagramma di GANTT" del 17/02/2006 del Progetto esecutivo Lotto Funzionale Polo Logistico trasmesso in data 06/02/2008 prot. 536.</p>	<p>RECEPITA</p>
11	<p><i>Predisporre in tutte le fasi necessarie alla realizzazione dell'interporto e nella gestione dello stesso, misure adeguate di protezione dei sistemi idrici sia superficiali che sotterranei, per salvaguardare la risorsa idrica sia qualitativamente che quantitativamente.</i></p>	<p>PARERE VO 03/10/2006 PARERE VA 146/2008 Parere VA 770/2011 Parere n.931/2012</p>	<p>Il progetto esecutivo dell'interporto di Catania I[^] fase funzionale, nella sua stesura unitaria, contempla un'analisi puntuale delle misure di protezione dei sistemi idrici sia superficiali che sotterranei da attuare in corso d'opera al fine di salvaguardare la risorsa idrica anche mediante l'utilizzo di palancole.</p> <p>Nel lotto funzionale Polo Logistico l'interferenza più significativa era individuata nella realizzazione dello scavo delle centrali tecnologiche previste completamente interrate. Con la I[^] perizia di variante le centrali</p>	<p>-Elaborato 5211 "Adeguamento alle prescrizioni CSVIA DSA 2006-26501" del 20/06/2007 del progetto esecutivo Interporto di Catania I[^] fase funzionale trasmesso in data 12/09/2007 prot. 1523. -Variante in corso d'opera del lotto funzionale Polo Logistico - Allegato A Relazione del responsabile Unico del Procedimento trasmessa in data</p>	<p>RECEPITA</p>

N	TESTO	PARERE DI RIFERIMENTO	SINTESI DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE	ELABORATO PROGETTUALE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICA
17	<p>a) <i>acquisizione delle misure adottate in cantiere per il contenimento di polveri e rumore;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>b) piano di cantiere per la gestione delle emergenze in caso di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;</i> • <i>c) piano di cantiere per lo smaltimento dei rifiuti e delle acque di cantiere;</i> • <i>d) piano di approvvigionamento idrico e gestione della risorsa idrica in fase di cantiere;</i> • <i>e) effettiva disponibilità delle cave</i> 	<p>PARERE VA N.146/2008</p>	<p>terreno con trattamento a calce in situ. Le terre provenienti dalle attività di scavo e totalmente reimpiagate all'interno del cantiere verranno gestite ai sensi dell'art. 186 comma 1 lettera c) del D.Lgs. 152/06.</p> <p>a), b), c) Il manuale ambientale specifica al paragrafo 2.6. "Controllo operativo" che la modalità di gestione degli aspetti ambientali legati alle emissioni diffuse di polveri in atmosfera, alle emissioni acustiche, alla contaminazione del suolo ed agli scarichi idrici è regolamentata dalla procedura "Controllo Ambientale Operativo" PC_COP.</p> <p>b) L'Appaltatore ha stabilito a mezzo di una specifica procedura "Procedura di Risposta alle Emergenze PC_EME" i criteri ed i metodi da attuare per la gestione delle emergenze. Le fasi operative generali per tutte le emergenze sono specificate al capitolo 1.5.4 "Comportamenti generali da tenere in caso di emergenza" della su citata procedura, nel quale si precisa al paragrafo 1.5.5.2 "Sversamento di sostanze inquinanti".</p> <p>c) Le prescrizioni di carattere generale relative ai rifiuti, sono riportate nel Manuale Ambientale al paragrafo 4.1.1 "Rifiuti". Il dettaglio delle tipologie di rifiuti che saranno prodotte all'interno del cantiere è nel capitolo 4.2 "La tipologia dei rifiuti prodotti in cantiere".</p> <p>L'individuazione dei criteri di gestione dei rifiuti prodotti in cantiere e le successive azioni di conferimento, confezionamento, carico, trasporto e avvio al recupero e/o smaltimento sono effettuate secondo quanto previsto nel capitolo 4.3 "La previsione di destinazione dei rifiuti prodotti".</p> <p>Gli scarichi idrici sono presi in considerazione nel Manuale Ambientale al paragrafo 4.1.4 "Gestione scarichi idrici" il quale specifica che nel ciclo di cantiere non è prevista l'apertura o il mantenimento di scarichi idrici per come definiti dal D.lgs. nr. 152/06.</p> <p>d) Per ciò che concerne nello specifico la gestione delle acque si precisa che le baracche di cantiere, compresi gli uffici ed i locali spogliatoi, sono dotati di impianto interno di distribuzione dell'acqua ai servizi e di raccolta delle acque bianche e nere.</p> <p>L'approvvigionamento dell'acqua avviene per allaccio diretto alla rete di distribuzione dell'A.S.I. di Catania.</p> <p>Per quanto riguarda gli scarichi dei servizi igienici essi sono collegati all'impianto di smaltimento della limitrofa "Area di Sosta" dell'Interporto di Catania già in esercizio.</p>	<p>-Elaborato 5231 "Manuale di Gestione Ambientale" • del 20/06/2007 del progetto esecutivo Interporto di Catania 1^ fase funzionale trasmesso in data 12/09/2007 prot. 1523.</p> <p>-Piano di Gestione Terre- 1° fase scotico inviato con prot. n.3300 del 14/12/2011</p> <p>-Relazione di aggiornamento e stato di attuazione del PMA-Elaborato ICT V VA 0001R_23lug2013 prgf. 3.2, 3.3, 3.4, 3.5</p>	<p>RECEPITA</p>

N	TESTO	PARERE DI RIFERIMENTO	SINTESI DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE	ELABORATO PROGETTUALE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICA
22	<p>Sono state richieste le seguenti informazioni: a) Aggiornamento sullo stato dei lavori e il cronoprogramma aggiornato a seguito della consegna all'impresa esecutrice</p>	PARERE VA 770/2011	<p>condizioni per gli opportuni investimenti, bandendo idonee procedure ad evidenza pubblica per la progettazione e l'installazione di impianti fotovoltaici si da ottemperare a quanto prescritto nel parere di compatibilità ambientale. I dati richiesti a seguito del parere di verifica di attuazione n°770 del 07/10/2011 sono stati inviati in data 27/03/2012 prot. 829 in formato cartaceo e in formato digitale. La relazione di aggiornamento e stato di attuazione del PMA -Elaborato ICT_ V_ VA 0001R_23lug2013- contiene nuovo aggiornamento sullo stato dei lavori e sullo stato di attuazione del PMA.</p>	<p>-Relazione di aggiornamento e stato di attuazione del PMA-Elaborato ICT_ V_ VA 0001R_23lug2013 allegato H</p>	RECEPITA
23	<p>b) dettaglio di come, in base all'avanzare dei lavori, si intenda dare corso alle disposizioni di cui al precedente Parere della Verifica di Attuazione n. 146 del 14.11.2008, nonché a quelle ancora applicabili della Verifica di Ottemperanza;</p>	PARERE VA 770/2011	<p>La risposta a tutte le prescrizioni si trova nell'allegato N alla Relazione di aggiornamento e stato di attuazione del PMA</p>	<p>-Relazione di aggiornamento e stato di attuazione del PMA-Elaborato ICT_ V_ VA 0001R_23lug2013 allegato N</p>	RECEPITA
24	<p>c) il nominativo del Responsabile Ambientale dell'impresa esecutrice;</p>	PARERE VA 770/2011	<p>I dati richiesti a seguito del parere di verifica di attuazione n°770 del 07/10/2011 sono stati inviati in data 27/03/2012 prot. 829 in formato cartaceo e in formato digitale.</p>	<p>-Relazione di aggiornamento e stato di attuazione del PMA-Elaborato ICT_ V_ VA 0001R_23lug2013 prgf. 3.1</p>	RECEPITA
25	<p>d) valutazione e documentazione critica che attestati se sulla base delle rilevazioni ante-operam, emergono necessità di aggiornamento del PMA quanto a tipologia, frequenza, ubicazione, elaborazione delle misure previste, in termini di considerazioni tecnico-scientifiche e tenendo conto degli impatti su tutte le componenti ambientali;</p>	PARERE VA 770/2011	<p>I dati richiesti a seguito del parere di verifica di attuazione n°770 del 07/10/2011 sono stati inviati in data 27/03/2012 prot. 829 in formato cartaceo e in formato digitale.</p>	<p>-Relazione di aggiornamento e stato di attuazione del PMA-Elaborato ICT_ V_ VA 0001R_23lug2013 prgf.3.10</p>	RECEPITA
26	<p>e) stato di avanzamento del PMA. Integrare i progetti di cantierizzazione secondo standard e livelli di approfondimento conformi a</p>	PARERE N.931/2012	<p>Il progetto esecutivo dell'Interporto di Catania 1^ fase funzionale redatto dal progettista ITALFERR SpA, già nella sua stesura unitaria, prevedeva specifici elaborati relativi alla cantierizzazione dell'intervento in cui</p>	<p>• Elaborato ICT_ V_ SE_0322_26set2013" Cantierizzazione in fase di esecuzione - Planimetria" del lotto funzionale Polo</p>	RECEPITA

N	TESTO	PARERE DI RIFERIMENTO	SINTESI DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE	ELABORATO PROGETTUALE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICA
	<p>quelli dell'intero progetto esecutivo e considerando tutte le interferenze, nello spazio e nel tempo, con gli altri stralci/lotti, così da fornire una serie di elaborati in forma integrale e coordinata;</p>		<p>venivano evidenziati i layout di cantiere con i relativi diagrammi di Gantt riferiti alla successione temporale delle varie attività lavorative. Allo stesso modo i progetti esecutivi dei singoli lotti, sempre redatti dal progettista ITALFERR SpA, ricalcano la medesima impostazione progettuale; per ciò che concerne la cantierizzazione del lotto funzionale Polo Logistico si aggiornano il layout di cantiere in fase di esecuzione (elaborato ICT_V_SE_0322_26set2013) e il cronoprogramma aggiornato alle attuali fasi lavorative (elaborato ICT_V_SE_0332_26set2013, allegato B). Si precisa che a causa del fatto che i lotti funzionali sono fisicamente distinti non si manifestano interferenze realizzative né nello spazio, né nel tempo come si può evincere dall'elaborato ICT_V_SE_0121_26set2013 (allegato C) in cui viene riportato il cronoprogramma dell'intervento e del monitoraggio ambientale nel suo complesso, il tutto a vantaggio anche dell'impatto ambientale dell'opera che diluito nel tempo vede la fase "in corso d'opera" distribuire i suoi effetti rendendoli meno problematici rispetto alla condizione di realizzazione dell'opera in un'unica fase.</p>	<p>Logistico dell'Interporto di Catania 1^ fase funzionale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaborato ICT_V_SE_0332_26set2013 "Cantierizzazione in fase di esecuzione - Cronoprogramma dei lavori" del lotto funzionale Polo Logistico dell'Interporto di Catania 1^ fase funzionale • Elaborato ICT_V_SE_0111_26set2013 "Cronoprogramma delle fasi di realizzazione per lotti funzionali" dell'Interporto di Catania 1^ fase funzionale. 	
	<p>Redigere un dettagliato nuovo piano di trasporti</p>	<p>PARERE N.931/2012</p>	<p>L'analisi dei traffici inserita nel progetto esecutivo dell'Interporto di Catania, (vedi elaborato 0117 "Studio del traffico" PIE1_00_E_13_RG_OC0000_003_A del 20/06/2007 del Progetto esecutivo Lotto funzionale Polo Logistico) può ancora oggi ritenersi valida, in quanto ancor più conservativa se paragonata all'attuale situazione trasportistica che ha registrato un significativo ribasso della domanda dei servizi intermodali da e per l'Interporto di Catania. L'analisi poneva chiaramente in evidenza che i volumi di traffico, riguardanti la viabilità locale, sono ben al di sotto della capacità delle suddette strade e quindi le variazioni di traffico indotte dalla realizzazione dell'Interporto non comportano sostanziali modifiche dei livelli di servizio esistenti. Anche l'utilizzo della viabilità interna all'agglomerato industriale di Catania in cui insiste l'interporto è ben al di sotto della capacità delle arterie considerate sia nello stato senza intervento sia negli scenari futuri e pertanto la stessa si ritiene sufficiente a garantire buoni livelli di servizio nelle diverse fasi di realizzazione dell'opera (cantierizzazione), messa in esercizio e regime.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborato estratto da "Booz&Co. "Modello di esercizio transitorio dell'Interporto di Catania", Ottobre 2010. • Elaborato 0117 "Studio del traffico" PIE1_00_E_13_RG_OC0000_003_A del 20/06/2007 del Progetto esecutivo Lotto funzionale Polo Logistico. 	<p>RECEPITA</p>

N	TESTO	PARERE DI RIFERIMENTO	SINTESI DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE	ELABORATO PROGETTUALE DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICA
28	<p>Riadeguare il PMA alla nuova situazione di progetto, fornendone la nuova revisione alle Autorità interessate.</p>	<p>PARERE N.931/2012</p>	<p>Tenendo conto inoltre della realizzazione dell'intervento per successivi lotti funzionali, il carico di traffico derivato dalle attività di cantiere e di movimentazione delle materie, insistente sulla maglia della viabilità locale, non risulta significativo, in quanto la realizzazione dei lotti non avviene più in parallelo e quindi è ridimensionato rispetto alle ipotesi originarie.</p> <p>Il progetto esecutivo dell'Interporto di Catania I^ fase funzionale redatto dal progettista ITALFERR SPA, già nella sua stesura unitaria, prevedeva il progetto di monitoraggio ambientale all'interno dell'elaborato 5221 "Progetto di monitoraggio ambientale".</p> <p>Nella fase realizzativa per lotti funzionali non si prevedono sostanziali differenze rispetto alla originaria visione progettuale, per cui non si ritiene si sia determinata una "nuova situazione" tale da dover riadeguare il PMA che rimane pertanto attuale. Si è data la necessità, invece, di dover "riporre" il medesimo progetto di monitoraggio più volte ripetendolo per ogni lotto funzionale come da cronoprogramma generale dell'intervento (elaborato ICT V SE 0121 26set2013).</p> <p>I pali vibroinfilati realizzati con la perizia di variante n°1 appartengono alla categoria dei pali infissi senza asportazione di materiale ed hanno il grosso vantaggio di non produrre risulite di perforazione. Sia durante l'infissione (che avviene con spostamento laterale del terreno) sia durante l'estrazione (che avviene con l'immediato intasamento del foro da parte del cls) non vengono utilizzati fluidi di circolazione e non si verifica risalita di acqua lungo la camicia metallica poiché quest'ultima è dotata al fondo di un'opportuna valvola di chiusura che impedisce l'ingresso del terreno e dell'acqua eventualmente presente in esso. L'utilizzo di tale tecnica di realizzazione delle fondazioni permette di eliminare l'asportazione totale o parziale dei terreni sui quali impostare le stesse ed evita il contatto degli operatori con la falda e potenziali pericoli in inquinamento della stessa. Le modalità sopra descritte evitano, inoltre, di effettuare sbancamenti nell'area e di interferire con le acque di prima circolazione. L'esecuzione dei lavori previsti dal progetto di variante non altera, dunque, i caratteri idrologici e qualitativi delle acque superficiali e permette di mantenere lo stato di qualità preesistente dei corpi idrici sotterranei e superficiali.</p>	<p>-Elaborato 5221 "Progetto di monitoraggio ambientale" PIE1_00 E_13_RG_OC0000_010_1 del 27/04/2007.</p> <p>-Elaborato ICT_V_SE_0111_26set2013 "Cronoprogramma delle fasi di realizzazione per lotti funzionali" dell'Interporto di Catania I^ fase funzionale.</p>	<p>RECEPITA</p>
29	<p>durante l'esecuzione dei pali venga adottato ogni accorgimento per evitare potenziali pericoli di inquinamento della falda con particolare riferimento ai fluidi di circolazione.</p>	<p>PARERE N.931/2012</p>	<p>Tenendo conto inoltre della realizzazione dell'intervento per successivi lotti funzionali, il carico di traffico derivato dalle attività di cantiere e di movimentazione delle materie, insistente sulla maglia della viabilità locale, non risulta significativo, in quanto la realizzazione dei lotti non avviene più in parallelo e quindi è ridimensionato rispetto alle ipotesi originarie.</p> <p>Il progetto esecutivo dell'Interporto di Catania I^ fase funzionale redatto dal progettista ITALFERR SPA, già nella sua stesura unitaria, prevedeva il progetto di monitoraggio ambientale all'interno dell'elaborato 5221 "Progetto di monitoraggio ambientale".</p> <p>Nella fase realizzativa per lotti funzionali non si prevedono sostanziali differenze rispetto alla originaria visione progettuale, per cui non si ritiene si sia determinata una "nuova situazione" tale da dover riadeguare il PMA che rimane pertanto attuale. Si è data la necessità, invece, di dover "riporre" il medesimo progetto di monitoraggio più volte ripetendolo per ogni lotto funzionale come da cronoprogramma generale dell'intervento (elaborato ICT V SE 0121 26set2013).</p> <p>I pali vibroinfilati realizzati con la perizia di variante n°1 appartengono alla categoria dei pali infissi senza asportazione di materiale ed hanno il grosso vantaggio di non produrre risulite di perforazione. Sia durante l'infissione (che avviene con spostamento laterale del terreno) sia durante l'estrazione (che avviene con l'immediato intasamento del foro da parte del cls) non vengono utilizzati fluidi di circolazione e non si verifica risalita di acqua lungo la camicia metallica poiché quest'ultima è dotata al fondo di un'opportuna valvola di chiusura che impedisce l'ingresso del terreno e dell'acqua eventualmente presente in esso. L'utilizzo di tale tecnica di realizzazione delle fondazioni permette di eliminare l'asportazione totale o parziale dei terreni sui quali impostare le stesse ed evita il contatto degli operatori con la falda e potenziali pericoli in inquinamento della stessa. Le modalità sopra descritte evitano, inoltre, di effettuare sbancamenti nell'area e di interferire con le acque di prima circolazione. L'esecuzione dei lavori previsti dal progetto di variante non altera, dunque, i caratteri idrologici e qualitativi delle acque superficiali e permette di mantenere lo stato di qualità preesistente dei corpi idrici sotterranei e superficiali.</p>	<p>-Elaborato 5221 "Progetto di monitoraggio ambientale" PIE1_00 E_13_RG_OC0000_010_1 del 27/04/2007.</p> <p>-Elaborato ICT_V_SE_0111_26set2013 "Cronoprogramma delle fasi di realizzazione per lotti funzionali" dell'Interporto di Catania I^ fase funzionale.</p>	<p>RECEPITA</p>

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

[Handwritten signature]

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

[Handwritten signature]

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

[Handwritten signature]

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

[Handwritten signature]

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

[Handwritten signature]

Prof. Saverio Altieri

[Handwritten signature]

Prof. Vittorio Amadio

[Handwritten signature]

Dott. Renzo Baldoni

[Handwritten signature]

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

[Handwritten signature]

Dott. Andrea Borgia

[Handwritten signature]

Ing. Silvio Bosetti

ASSENTE

Ing. Stefano Calzolari

[Handwritten signature]

Ing. Antonio Castelgrande

[Handwritten signature]

Arch. Giuseppe Chiriatti

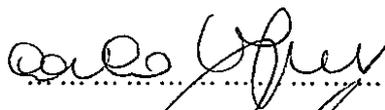
[Handwritten signature]

Arch. Laura Cobello

[Handwritten signature]

[Handwritten notes and signatures]

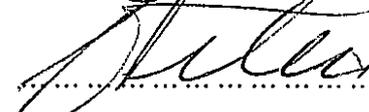
Prof. Carlo Collivignarelli



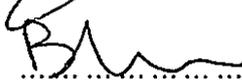
Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



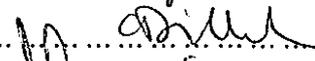
Prof.ssa Barbara Santa De Donno



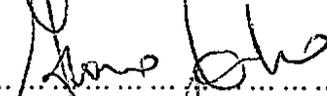
Cons. Marco De Giorgi



Ing. Chiara Di Mambro



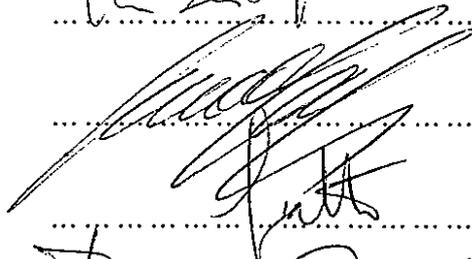
Ing. Francesco Di Mino



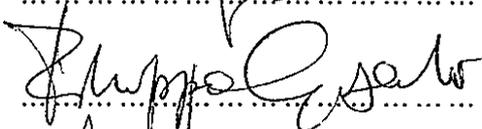
Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto



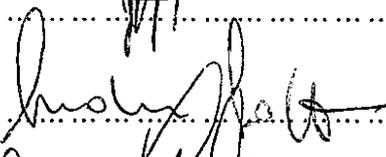
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



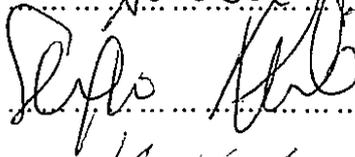
Prof. Antonio Grimaldi



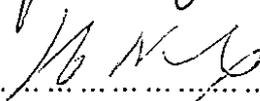
Ing. Despoina Karniadaki



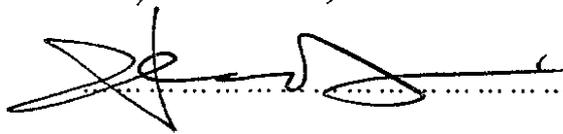
Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

~~ASSENTE~~

Ing. Arturo Luca Montanelli

F. Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Eleni Papaleludi Melis

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Mauro Patti

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

Luigi Pelaggi

Cons. Roberto Proietti

Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Sacco

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Francesca Soro

Arch. Francesca Soro

Francesco Carmelo Vazzana

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Roberto Viviani

Ing. Roberto Viviani