



[Handwritten mark]

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

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

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

Parere n. 2491 del 31/08/2017

Progetto:	<p><i>Variante ex art. 169 D.lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii.</i></p> <p><i>Linea ferroviaria AV/AC Milano-Napoli. Nodo di Firenze Penetrazione Urbana linea AV</i></p> <p><i>By-pass sul Torrente Mugnone</i></p> <p><i>IDVIP 3576</i></p>
Proponente:	<p><i>ITALFERR S.P.A.</i></p>

[Handwritten notes and signatures on the right margin]

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

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA PER L'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS

1. PREMESSA

VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle 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*”;
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante “*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*” e, in particolare, l'art. 216 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, comma 27;

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 Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*” ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;
- 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;
- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

2. INTRODUZIONE

VISTA l'istanza avanzata dalla Società Italferr S.p.a. (di seguito Proponente) con nota prot AGCC.FIPO.0014443.17.U del 06/03/2017, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) al prot. DVA/2017/6003 del 14/03/2017, per l'avvio della procedura di verifica ai sensi dell'art. 169, comma 4 del D.Lgs. 163/2006 della proposta di variante da apportare al progetto esecutivo “*Linea ferroviaria AV/AC Milano-Napoli. Nodo di Firenze - Penetrazione Urbana linea AV. By-pass sul Torrente Mugnone*”;

CONSIDERATO che il progetto “*Linea ferroviaria AV/AC Milano-Napoli*” rientra tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale inseriti nella Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 “*Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche*”;

CONSIDERATO che:

- con decreto n. DEC-VIA-1695 del 7/09/1993, il Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al sistema di alta velocità "A.V. Penetrazione urbana - Nodo di Firenze";
- con parere della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS (di seguito Commissione) n. 292 del 18/02/1999 è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale del progetto preliminare "Linea ferroviaria AV/AC Milano-Napoli. Penetrazione urbana nodo di Firenze";
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-2013-0000488 del 9/01/2013 è stata determinata la sussistenza delle condizioni di cui al comma 4 dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. perché la Variante "V.E. 78 - Linea ferroviaria AV/AC Milano-Napoli. Nuova Stazione e sottoattraversamento ferroviario Nodo di Firenze" sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore sulla base di quanto espresso nel Parere n. 1130 del 14/12/2012 della Commissione;

PRESO ATTO che la Direzione, con nota prot. DVA/2017/6453 del 17/03/2017, acquisita al prot. CTVA/2017/831 del 17/03/2017, ha comunicato alla Commissione la procedibilità della istanza presentata dal Proponente per lo svolgimento della procedura ex art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii ai fini dell'avvio delle attività istruttorie sulla Variante;

VISTA la nota del MIBACT - Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio / Servizio V prot. n. 8721 del 21/03/2017, acquisita per conoscenza al prot. DVA/6706 del 21/03/17 di richiesta alla Soprintendenza Archeologia BBAAPP per le Province di Firenze, Pistoia e Prato delle valutazioni di competenza sulla Variante da apportare al progetto esecutivo "Linea ferroviaria AV/AC Milano-Napoli. Nodo di Firenze - Penetrazione Urbana linea AV. By-pass sul Torrente Mugnone";

VISTA la nota CTVA/954 del 28/3/2017 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, assegnava il procedimento al gruppo di Commissari della Sottocommissione VIA speciale per l'espletamento della suddetta Procedura;

VISTA la nota del Proponente prot. AGCC.FIPO.0021395.17.U del 31/03/2017, acquisita al prot. DVA/7751 del 31/03/17 e al prot. CTVA/1001 del 31/03/2017, con la quale si specifica in merito al progetto della variante che "gli elaborati sono gli stessi già trasmessi con nota prot. ACO.0046374.12.U del 13/09/2012 nell'ambito del procedimento avviato ai sensi dell'art. 169 del D.Ls. n. 163/2006, integrati/corredati da elaborati di maggior dettaglio nonché dalla Relazione Paesaggistica" e "che detto progetto è già stato oggetto del parere della Commissione n. 1130 del 14/12/2012";

VISTE e CONSIDERATE le riunioni svolte presso il MATTM in data del 20/04/2017, convocata con nota CTVA/1071 del 7/04/2017, del 18/05/2017 convocata con nota CTVA1539 del 16-05-2017, e presso il MIT in data del 23/05/2017, convocata con nota dello stesso MIT prot. n. 3048 del 19/05/2017 ed assunta agli atti con prot. n. CTVA-1638 del 23/05/2017.

VISTA la nota dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale - Bacino del Fiume Arno prot. n. 1414 del 21/04/2017, trasmessa dal Proponente in data 24/04/2017 e acquisita al prot. CTVA/1243 del 26/04/2017, recante "parere positivo alla realizzazione dell'intervento in oggetto";

VISTA la nota del Proponente, assunta agli atti con prot. n. 15383 del 30-06-2017, in cui viene presentato un ulteriore approfondimento relativo alla sistemazione a verde delle aree di intervento.

VISTO il parere del MIBACT prot. n. 22118 del 28/07/2017, assunto agli atti con prot.n. DVA-17969 del 31-07-2017.

ESAMINATA e VALUTATA tutta la documentazione tecnica pervenuta;

3. DESCRIZIONE DELLE OPERE DA REALIZZARE

PRESO ATTO che il Proponente afferma quanto segue:

4 G' 

La pericolosità idraulica del sottopasso ferroviario è tutta condizionata dalla presenza di un lungo tratto coperto separato in 3 fornici estesi circa 266 m: si tratta di un nodo idraulico complesso, presso il quale non risulta verificato il passaggio di portate di piena con elevato tempo di ritorno. Nel corso della storia alcuni eventi di piena hanno messo in crisi il sottopasso, provocando effetti di rigurgito verso monte che a loro volta hanno incrementato il livello di pericolosità con conseguenti esondazioni.

Il progetto di sistemazione del nodo idraulico è stato sviluppato da Ferrovie nell'ambito dei lavori inerenti il passaggio dell'Alta Velocità ferroviaria nel capoluogo fiorentino. Il progetto prevede la realizzazione di uno sfioratore laterale a monte del sottopasso ferroviario che alimenta un bypass in grado di partire le portate di piena, consentendo il deflusso delle portate con tempi di ritorno 100 e 200 anni in condizioni di sicurezza.

3.1 Sistemazione alveo Torrente Mugnone

Trattasi della parte di alveo compresa tra il Ponte del Romito e l'imbocco del sottopasso idraulico a tre fornici (esistente). Attualmente l'alveo è contenuto a sud da una parete di sostegno in muratura a paramento leggermente inclinato e a nord da una scarpata in terra inerbata. L'intervento prevede una riprofilatura (in genere abbassamento) del fondo e la realizzazione di una zavanella, nella parte centrale dell'alveo, di larghezza complessiva pari a 8.00 m, ribassata di 0.50 m rispetto alle zone laterali. Le scarpate inclinate della zavanella sono rivestite con pietrame di pezzatura opportuna.

Per il confine sud viene mantenuta la parete di sostegno esistente (a meno della zona di sfioro che dà accesso al manufatto di imbocco del by-pass), mentre per il confine nord, al fine di aumentare la superficie della sezione trasversale, la scarpata in terra viene sostituita da paratia di pali con diametro di 1200 mm accostati (interasse 1.40 m) e finitura interna costituita da lastre tralicciate e rivestite in pietra dura, da conglobare nel getto di regolarizzazione dei pali.

In prossimità del sottopasso idraulico esistente, il fondo viene raccordato con uno scivolo a tutta larghezza di sviluppo pari a 10 m, con fondo rivestito da soletta in calcestruzzo di spessore pari a 0.30 m, alla quale vengono ancorate lastre prefabbricate in c.c.a. rivestite in pietra dura (spessore complessivo 0.20 m).

3.2 Sistemazione fondo sottopasso esistente

I fornici del sottopasso esistente vengono riprofilati (abbassamento di quota) e rivestiti con soletta di spessore pari a 0.30 m. I fornici laterali hanno quota di fondo più alta di 0.50 m rispetto al fornice centrale.

3.3 Manufatto d'imbocco

In prossimità del sottopasso idraulico esistente, sulla parete sud delimitante l'alveo, è prevista la demolizione della parete stessa, la realizzazione di soglia sfiorante in cca con quota +47.60 e raccordo sia planimetrico, sia altimetrico di tale sfioratore con il by-pass scatolare in progetto. Tale raccordo comporta la costruzione di una struttura con pianta trapezia e sezione a L. Il limite sud di tale struttura è previsto con parete in c.c.a. Il fondo viene raccordato al by-pass con getto di calcestruzzo di riempimento, con compluvio centrale.

Si prevede un collegamento di magra tra l'alveo esistente e l'inizio del manufatto di imbocco: tale collegamento è costituito da 2 tubi di diametro 200 mm. In pvc, che pescano in una zona a monte di un battente in pietra di altezza opportuna. Tale battente si estende per metà alveo.

3.4 By-pass

E' costituito da vari tronchi, che, a partire dal manufatto di imbocco e proseguendo verso Ovest, sono descritti nel seguito:

- scatolare di raccordo in c.c.a. gettato in opera a un fornice di lunghezza pari a circa 10 m;
- scatolare in c.c.a., a due fornici, realizzato fuori opera e posizionato a spinta sotto i binari in esercizio, costituito da quattro tronchi di lunghezza pari a 40.00 m ciascuno;
- scatolare in c.c.a. gettato in opera, a due fornici, costituito da due tronchi di lunghezza complessiva pari a 97.86 m. Il primo tronco di lunghezza pari a 52.00 m, opportunamente zavorrato con riempimento interno in terra, sarà utilizzato anche come contrasto longitudinale alla spinta dei quattro tronchi di monolite citati al punto precedente;
- ulteriore tratto di raccordo in c.c.a., a un fornice di lunghezza pari a 9.92 m, che immette nel manufatto di sbocco. La sezione trasversale interna presenta larghezza complessiva pari a 12.10 m e altezza pari a 3.95 m. La sezione a un fornice è completamente libera, mentre la sezione a due fornici presenta un setto centrale di spessore pari a 0.50 m. Durante le fasi di spinta la sovrastruttura ferroviaria, binari e deviatori, sarà sostenuta con dispositivi propri della metodologia detta "Ponti Essen", composti essenzialmente da travi di manovra in acciaio che sostengono coppie di travi a doppio T che, a loro volta, sostengono le traversine ferroviarie.

3.5 Manufatto di sbocco

Trattasi di scatolare in c.c.a realizzato con:

- impalcato costituito da travi in calcestruzzo a "I", poste a interasse variabile tra 2.00 a 3.10 m e soletta in c.c.a. collaborante di spessore pari a 0.20 m. L'intradosso delle travi è tale da non interferire (+0.10 m) con il pelo libero del torrente secondo quanto previsto dagli Studi idraulici del prof. Becchi del 2005 ed è posto quindi a quota +49.30;
- piedritti in c.c.a., con paramento interno inclinato;
- soletta di fondazione di spessore pari a 1.50 m. Per realizzare lo scavo necessario alla costruzione del manufatto, sul lato Sud, adiacente Via Redi, è prevista una paratia di pali accostati, collegati da cordolo in c.c.a. in testa con intradosso a quota +50.00. Il manufatto di sbocco raccorda sia il sottopasso idraulico esistente, sia il by-pass, occupando in pianta una lunghezza di circa 44.50 m ed una larghezza che varia tra 43.50 m e 24.00 m, che interferisce con il manufatto idraulico attuale: si prevede quindi di demolire la parte terminale del sottopasso idraulico esistente. E' previsto inoltre un manufatto deviatore centrale con funzione idraulica e di appoggio intermedio per le travi: ciò individua zone a una trave (luce netta massima 25.02 m) e zone a due travi (luce netta massima 20.77 m e minima 10.38 m). Il setto deviatore centrale presenterà una configurazione provvisoria, costituita da due pilastri e trave di collegamento, nella sua estremità di valle fino al funzionamento a regime del bypass in costruzione. Ciò per evitare restringimenti della sezione di deflusso attuale per il periodo dei lavori. Il manufatto deviatore è coperto con soletta gettata in opera in continuità con le travi prefabbricate ed è riempito (in quanto non ispezionabile) con calcestruzzo alleggerito. La soletta di fondo è rivestita in calcestruzzo.

3.6 Deviazione acquedotto

Attualmente nel fornice sud del sottopasso idraulico esistente trova sede, staffato alla parete sud, una tubazione dell'acquedotto cittadino del diametro di 600 mm. Tale tubazione interferisce con le opere di imbocco e di sbocco e se ne rende necessario lo spostamento, in posizione parallela al by-pass, più spostato verso sud.

Analogamente al by-pass, un tratto di circa 150 m sarà infisso sotto le linee ferroviarie esistenti con il metodo del microtunneling. La parte restante sarà realizzata con scavo a cielo aperto. Il diametro della tubazione sarà identico a quello dell'esistente. Per la spinta è previsto un controtubo del diametro esterno pari a 2500 mm (ricoprimento di circa 4.50 m), una camera di spinta (dimensioni in pianta 6.00x9.00 m) costituita da pareti e fondazione in c.c.a., ancorate a pali di diametro 800 e una camera di arrivo (dimensioni in pianta 6.00x4.00 m).

Le camere di arrivo e di spinta a lavori ultimati potranno essere utilizzati come pozzetti di ispezione. Altre ispezioni sono previste attraverso la realizzazione di pozzetti di dimensioni interne pari a 2.00x2.00x2.20(h) m, con torrino di accesso di sezione 0.70x0.70 m. Sul lato Ovest, l'allaccio con la tubazione esistente è previsto in corrispondenza del marciapiedi di Via Redi. Sul lato Est invece l'allaccio con l'esistente è previsto subito a ridosso della parete sud della zona di alveo da sistemare, dopo un tracciato planimetrico parallelo e immediatamente adiacente alla parete di sostegno (in progetto) dell'area (piazza) di manutenzione del Torrente Mugnone.

Per questa area è previsto l'allargamento, la messa in piano e la pavimentazione della piazzola con misto granulare stabilizzato (24 cm); l'accesso è consentito dal viottolo esistente adiacente sul lato Sud al Mugnone. La parete di sostegno citata si sviluppa parallelamente alla strada a senso unico esistente, per circa 21 m, con paramento di altezza pari a 6.50 m. Sullo zoccolo anteriore della fondazione della parete citata trova alloggiamento la tubazione in ghisa dell'acquedotto deviato, opportunamente protetta da paretina lato strada e da terreno di ricoprimento sull'estradosso.

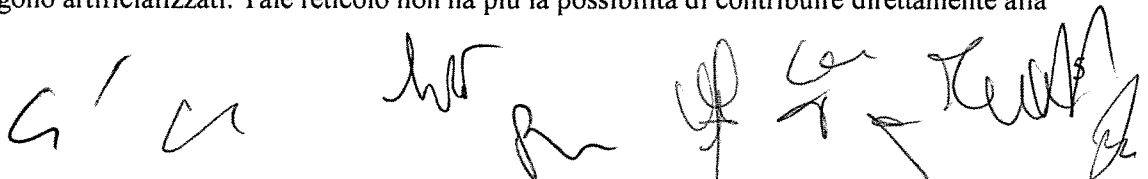
3.7 Accesso al locale contatori

Queste opere sono costituite essenzialmente da:

- apertura di un varco nel muro di recinzione esistente lato ovest;
- risagomatura e pavimentazione del piazzale esterno alla rampa di accesso attuale al locale contatori. Tale piazzale risulta compreso tra il muro di recinzione ed il cordolo esterno del marciapiedi adiacente alla strada a senso unico, citata al paragrafo precedente.

3.8 Paesaggio

Nel centro urbano il sistema idrografico risulta fortemente rimodellato e condizionato dall'attività insediativa dove il fiume Arno rappresenta il livello di base locale per tutto il reticolo. Il sistema dei corsi d'acqua minori, per lo più torrentizi, di formazione recente, è formato da brevi aste che appena raggiungano le aree urbane, dai versanti e dalle pendici collinari vengono artificializzati. Tale reticolo non ha più la possibilità di contribuire direttamente alla



strutturazione del paesaggio naturale.

Nel complesso, nelle aree assoggettate a vincolo paesaggistico, per quanto relativo all'ambito indagato, non sono presenti formazioni naturali e/o ambiti all'interno dei quali, allo stato di cose, si prevede possano sviluppare dinamiche ecologiche apprezzabili. Non vi sono interazioni con aree naturali protette o afferenti la Rete Natura 2000.

Nell'area di studio non sono censiti beni archeologici e non sono segnalate aree di interesse archeologico.

L'opera in oggetto interesserà l'area immediatamente a sud dell'attuale imbocco del Mugnone, sistemata a verde, che si connota come marginale, degradata, per lo più funzionale al raccordo altimetrico tra le quote in testa argine del Mugnone e via della Rivoluzione ungherese; l'area ad oggi non appare essere inserita appieno nel sistema del verde urbano fruibile.

L'area verrà ridotta in superficie dell'ingombro del manufatto di imbocco e degli apparati tecnologici a corredo, senza tuttavia modificare ruolo e funzione della restante parte, senza alterare significativamente l'aspetto formale complessivamente percepito, in quanto, l'opera idraulica si realizzerà a partire dalla quota del fondo di scorrimento del torrente, e raccordando, le parti del manufatto emergenti dall'attuale quota campagna, con terrapieni inerbiti.

Rispetto alle principali categorie di impatto sul paesaggio quelli ascrivibili all'intervento, sono da considerare puntuali e limitate alla sottrazione di superficie a carico dell'area verde afferente più la sistemazione stradale che al sistema del verde pubblico ed alla relativa perdita delle alberature interferite.

Per quanto strettamente attinente le opere in esame, non si ritengono necessari interventi di mitigazione aggiuntivi.

4. DISPOSITIVO

PRESO ATTO che la nota del Proponente prot. AGCC.FIPO.0021395.17.U del 31/03/2017, acquisita al prot. DVA/7751 del 31/03/17 e al prot. CTVA/1001 del 31/03/2017, specifica in relazione al progetto della variante che *"gli elaborati sono gli stessi già trasmessi con nota prot. ACO.0046374.12.U del 13/09/2012 nell'ambito del procedimento avviato ai sensi dell'art. 169 del D.Ls. n. 163/2006"*.

PRESO ATTO che la variante progettuale in oggetto è già stata valutata positivamente da questa stessa Commissione con parere n. 1130 del 14/12/2012.

PRESO ATTO degli approfondimenti eseguiti ai fini della risistemazione a verde delle aree di intervento, assunti agli atti con prot. n. 15383 del 30-06-2017.

PRESO ATTO del parere positivo del MIBACT prot. n. 22118 del 28/07/2017, assunto agli atti con prot.n. DVA-17969 del 31-07-2017.

PRESO ATTO che non sono pervenute osservazioni del pubblico.

VALUTATO che in fase di progetto esecutivo può essere perfezionato un progetto architettonico/paesaggistico atto a minimizzare gli impatti relativi alla sottrazione di superficie a carico dell'area verde e delle relative alberature nell'area a monte del by-pass.

VALUTATO che il progetto è realizzato in area urbana, senza quindi interferire con ambienti di pregio naturalistico, ma che vi possono comunque essere aspetti progettuali di ulteriore valorizzazione paesistica.

VALUTATO che rimangono inalterate le prescrizioni del Parere di VIA n. 292 del 18/02/1999.

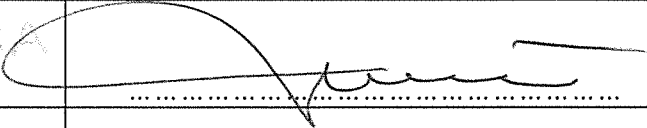
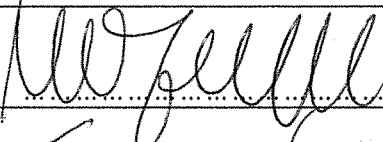
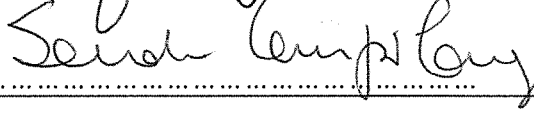
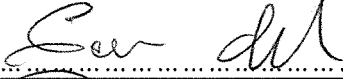
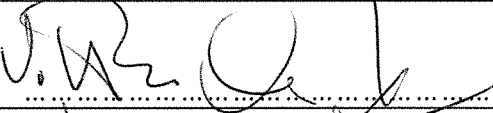
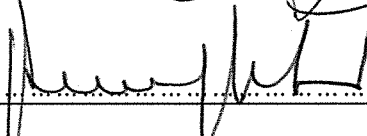
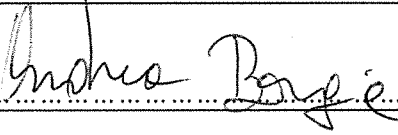
CONSIDERATO che dovranno in ogni caso essere ottemperate nelle sedi competenti tutte le prescrizioni della Regione Toscana, della Provincia di Firenze e dell'Autorità di Bacino del Fiume Arno.

Tutto ciò **VISTO, PRESO ATTO, CONSIDERATO e VALUTATO** la Commissione Tecnica per la Verifica degli Impatti Ambientali VIA-VAS

ESPRIME

La conferma del parere n. 1130 del 14/12/2012 precedentemente espresso con l'aggiunta della seguente prescrizione:

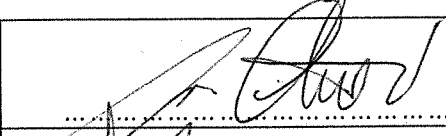

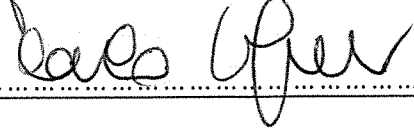
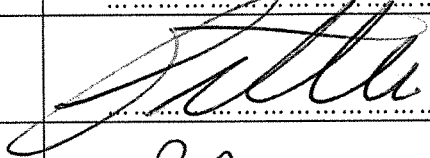
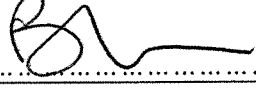
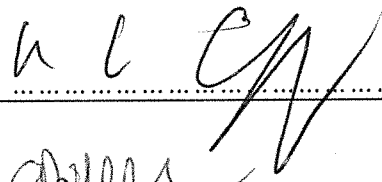
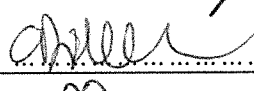
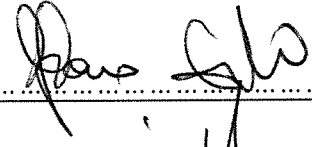
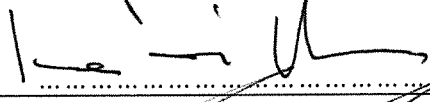
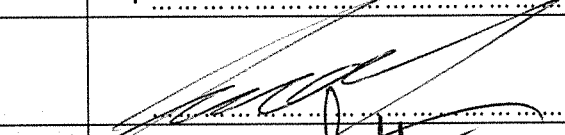
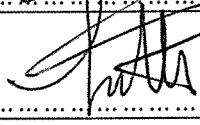

- 1) Prima dell'inizio lavori, il proponente dovrà presentare al MATTM il progetto architettonico/paesaggistico esecutivo dell'area del by-pass in oggetto.

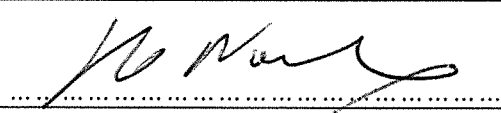
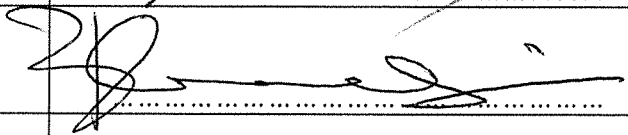
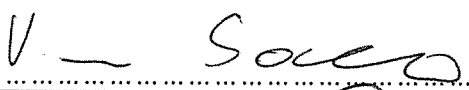
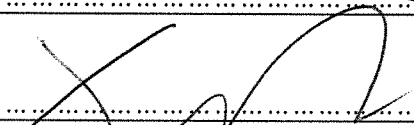
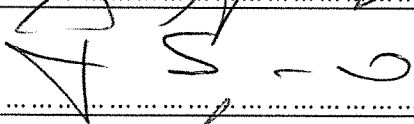
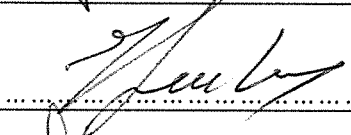
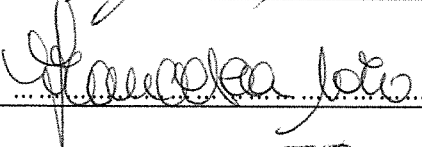
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	ASSENTE
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	ASSENTE







Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
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	ASSENTE
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE

Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	ASSENTE
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	ASSENTE
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE



