



Handwritten marks: 'u', '0', '5,2', and a signature.

*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. 2840 del 12 Ottobre 2018**

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including 'M', 'L', 'A', 'S', and several illegible signatures.

<b>Progetto:</b>	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><b>Progetto Definitivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta. Lotto 1.</b></p> <p><b>Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600</b></p> <p><b>Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00</b></p> <p><i>IDVIP 4074</i></p>
<b>Proponente:</b>	<b>Regione Veneto</b>

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'S', 'L', 'M', 'A', 'S', and several illegible signatures.

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

VISTA la nota prot. 171728 del 10/05/2018, acquisita al prot. DVA/11047 del 14/05/2018, con la quale la Regione Veneto ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Verifica Varianti, art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 relativamente al Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00;

### 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;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”;

### 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";

**VISTA** la nota prot. DVA/11640 del 21/05/2018, acquisita con prot. CTVA/1914 del 22/05/2018, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) la procedura di Verifica Varianti, art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 relativamente al Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00;

#### CONSIDERATO che:

- con Parere n. 77-CSVIA-PRR-VIA del 13/02/2006 la Commissione ha espresso giudizio positivo, con prescrizioni, circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare della "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta";
- con Delibera n.96 del 29.03.2006 il CIPE, ai sensi e per gli effetti della Legge n. 443 del 21.12.2001 e del Decreto Legislativo n.190 del 20.08.2002, ha approvato il progetto preliminare della "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta";
- in data 31 luglio 2009 il Consiglio dei Ministri ha dichiarato lo stato di emergenza socioeconomico ambientale nei territori delle provincie di Treviso e Vicenza e con ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri numero 3802 del 15/08/2009, è stato nominato il commissario delegato;
- in data 04/09/2009 il Commissario Delegato, ha provveduto a consegnare sotto le riserve di legge, le attività di redazione della progettazione definitiva, conseguentemente si è provveduto alla redazione del progetto definitivo, consegnandolo all'ufficio del Commissario in data 05/01/2010;
- il comitato tecnico scientifico previsto dall'ordinanza n. 3802/2009 della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha espresso il proprio parere sul progetto definitivo in data 22/03/2010;
- con il Decreto n.10 del 20/09/2010, il Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 2, comma 2, dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3802 del 15/08/2009;
- con il Decreto n.123 del 23/12/2013, il Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza ha approvato il progetto esecutivo della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta;
- con nota prot. 189781 del 15/05/2017, acquisita al prot. DVA-11405 del 16/05/2017, la Regione Veneto ha comunicato alla Direzione, per il progetto in questione, il rientro nelle ordinarie procedure a seguito del venire meno dei poteri dettati dalla Ordinanza di Protezione Civile per la gestione commissariale;

**VISTA** la nota del 28/05/2018 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 e la successiva nota di modifica del Gruppo Istruttore prot. CTVA/2532 del 10/07/2018;

**VISTA E CONSIDERATA** la riunione svolta in data 06/07/2018, convocata con nota CTVA/2475 del 2/07/2018;

**ESAMINATA e VALUTATA** la documentazione tecnica ed amministrativa trasmessa dalla Regione Veneto:

- con nota prot. 171728 del 10/05/2018, acquisita al prot. DVA/11047 del 14/05/2018, recante allegati tecnici all'istanza di variante;
- con nota prot. 301613 del 17/07/2018, acquisita al prot. DVA/16796 del 19/07/2018, recante "relazione integrativa volontaria di perfezionamento degli aspetti legati alle emissioni acustiche date dal

*cantiere di lavorazione nell'area in cui lo stesso è ubicato e le azioni di mitigazione di detto impatto*";

- con nota prot. 341885 del 20/08/2018, acquisita al prot. DVA/19183 del 23/08/2018, recante documentazione integrativa volontaria *"al fine di chiarire l'iter adottato durante il periodo di gestione commissariale"*;

**VISTA** la nota prot. 319993 del 31/07/18, acquisita al prot. DVA/17870 del 31/07/2018, con cui la Regione Veneto precisa che la variante tecnica in argomento costituisce *variante al progetto definitivo*;

**CONSIDERATO** che la Regione Veneto nell'istanza di avvio alla procedura di variante in oggetto fa presente quanto segue:

*"La Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta attraversa le province di Vicenza e Treviso. Parte dall'autostrada A4 Milano—Venezia in corrispondenza del casello di Montecchio Maggiore (VI) e dopo aver intersecato la A31 Valdastico termina sulla A7 Venezia-Belluno a Spresiano (TV).*

*Il tracciato si estende per 94 km e interessa il territorio di 36 Comuni, 22 nella Provincia di Vicenza e 14 nella Provincia di Treviso.*

*Dopo la gestione commissariale a seguito della dichiarazione di "Emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza" conclusasi il 31/12/2016, subentra quale soggetto concedente la Regione del Veneto, in regime "ordinario" dal 01/01/2011.*

*Il percorso si sviluppa anche per tratti in trincea e in gallerie naturali e artificiali. Tra queste la galleria c.d. di Malo è posta sul percorso critico dell'intero progetto e ne costituisce l'opera d'arte principale, la cui realizzazione condiziona fortemente il rispetto del cronoprogramma dei lavori. La galleria si estende, per circa 6.391,00 m di cui 581 m artificiali, dalla progressiva 10+930.00 alla 17+000.00. Alla progressiva 15+127.19 si innesta la galleria di emergenza sull'asse principale: essa si sviluppa per 605,20 m e sbocca in corrispondenza della c.d. Contrada Val Lugana, in comune di Malo.*

*Nell'aprile 2016, a causa del verificarsi di un incidente mortale durante le operazioni di scavo della galleria naturale di Malo, all'intersezione tra le canne dell'asse principale e la discenderia di accesso laterale alla galleria veniva, notificato il sequestro del cantiere con conseguente blocco dei lavori nel tratto interessato dalle indagini. Ad oggi permane il sequestro.*

*Pertanto, al fine di garantire il rispetto dei tempi di consegna previsti dall'opera, viene proposta l'esecuzione dello scavo della galleria c.d. Malo non solo dal fronte di accesso posto dal lato Vicenza, ma anche dai fronti aggiuntivi realizzabili in corrispondenza dell'intersezione con la finestra della Val Lugana. Con questa proposta di cantierizzazione sarebbe possibile contenere i tempi di esecuzione dello scavo della galleria in argomento entro i limiti contrattuali.*

*La necessità di approvare la modifica alla cantierizzazione della galleria di Malo deriva da una discordanza tra il parere del Ministero dell'Ambiente, quello del CIPE n. 96/2008 ed il Decreto n.123 del 23 Dicembre 2013 del Commissario Delegato per l'Emergenza Determinatasi nei Settori del Traffico e della Mobilità nel Territorio delle Province di Treviso e Vicenza. Il Proponente nello SIA valutò diverse ipotesi di varianti di tracciato in zone particolarmente sensibili e tra queste la variante n.5 che riguarda proprio lo spostamento della finestra di accesso per i mezzi di soccorso alla galleria Malo.*

*La variante n.5 fu proposta proprio per minimizzare l'impatto nella limitrofa valletta della finestra di emergenza originariamente ubicata in altra posizione. La finestra, come previsto dal promotore, aveva nella fase di gestione, lo scopo, oltre che di consentire l'accesso ai mezzi di soccorso o di garantire una via di fuga intermedia dalla galleria in caso di incidente, di accelerare i tempi di esecuzione dello scavo della galleria naturale consentendo, nell'ipotesi di procedere allo scavo col sistema tradizionale, l'attacco della galleria su ulteriori quattro fronti, prevedendo, ovviamente, il trasporto del materiale scavato da questi fronti, attraverso la strada di servizio già realizzata.*

*La Commissione VIA Speciale del Ministero dell'Ambiente nella sua relazione istruttoria per l'espressione del parere di compatibilità ambientale ha approvato la soluzione della variante n.5 includendo nell'approvazione anche l'ipotesi di utilizzare la galleria di emergenza e la strada specificamente realizzata nella Val Lugana per il transito dei mezzi che dovranno trasportare il materiale di scavo di tutta la galleria e non solo della galleria di emergenza.*

A pagina 11 del parere dato in Roma il 13 Febbraio 2006 ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n. 190 del 20 Agosto 2002, la Commissione VIA inserisce una tabella che riporta al punto 5, nella descrizione tecnica, quanto segue:

"La variante alla strada della Val Lugana dovrà essere realizzata solo nel caso di scavo con metodi tradizionali con utilizzo di un fronte intermedio di attacco per contenere i tempi esecutivi per consentire il trasporto a discarica dello smarino senza attraversare i nuclei abitati e i centri di S. Tornio e Isola Vicentina."

Dunque, la Commissione VIA di fatto, con il suo parere ha sancito che qualora fosse necessario scavare la galleria con metodi tradizionali, proprio per garantire il completamento dell'opera nei tempi previsti, è possibile realizzare la strada prevista con la variante della Val Lugana ed utilizzarla per allontanare lo smarino anche delle due canne principali della galleria Malo.

A tal proposito chiede inoltre, ai fini di una riduzione dell'impatto paesaggistico (...) di trasformare questa viabilità, una volta completati i lavori della galleria, in un percorso ciclo pedonale.

La modifica della cantierizzazione sarebbe pertanto coerente con quanto previsto dal parere del MATTM.

Il CIPE con delibera n.96/2008 di approvazione del progetto preliminare sembrerebbe non approvare l'utilizzo della finestra e della discenderia per la movimentazione dello smarino, difatti nella Delibera è riportato testualmente quanto segue:

"La finestra alla galleria di Malo, prevista in località Val Lugana, così come planimetricamente indicato nella variante n. 5, risulta essere indispensabile ad assicurare l'esistenza di una via di fuga, nonché la possibilità di accesso dei mezzi di soccorso nella galleria stessa. La localizzazione della galleria di emergenza secondo quanto proposto dal SIA nella variante n. 5 appare migliorativa.

Si conferma che l'utilizzo della finestra per l'evacuazione del materiale di smarino non appare tuttavia proponibile, in ragione della elevata sensibilità paesaggistico-ambientale dei siti che verrebbero interessati dal transito dei mezzi d'opera in fase di cantiere".

La proposta di modifica alla cantierizzazione consente di eseguire lo scavo della galleria di Malo non solo dal fronte di accesso posto al lato Vicenza (oggi sotto sequestro) ma anche dai fronti aggiuntivi realizzabili in corrispondenza dell'intersezione della finestra.

Con questa proposta di modifica alla cantierizzazione sarebbe possibile contenere i tempi di esecuzione dello scavo della galleria entro i limiti contrattuali (11 Settembre 2020).

Va evidenziato che, qualora le aree dovessero essere dissequestrate e fosse consentito nuovamente lo scavo da quei fronti, il tempo di interferenza dello scavo della galleria principale, con la Val Lugana, potrebbe ridursi poiché, una volta scavata completamente la galleria in direzione Treviso, sarebbe possibile portar fuori il materiale di scavo direttamente dalla discenderia e non più dalla finestra di emergenza."

Inoltre, **CONSIDERATO** che la Regione afferma, nella stessa istanza, che: "L'oggetto della presente proposta è di modifica alla cantierizzazione, che non prevede la realizzazione di nuove opere e utilizza l'area di cantiere esistente posta all'uscita della galleria di emergenza e la viabilità di cantiere già realizzata, prolungandone esclusivamente l'utilizzo con i mezzi per il trasporto del materiale di scavo per ulteriori 20 mesi. Restano inalterate le tipologie di lavorazioni già eseguite ed in essere non riscontrano interferenze con nuovi ricettori, rispetto a quelli già individuati nel piano di monitoraggio ambientale.

Il tipo di interferenza con l'ambiente e il paesaggio è di carattere temporaneo e di durata molto limitata (20 mesi circa). Al cessare delle lavorazioni del cantiere scomparirà ogni forma di disturbo all'ambiente circostante ed automaticamente ogni tipo di interferenza originata dalle attività di costruzione della SPV verrà a mancare. Infatti, già il SIA proponeva di convertire la pista di cantiere in una pista ciclopedonale in quanto il paesaggio tornerà ad essere godibile nella sua completezza.

Si precisa, in sintesi, che tale modifica alla cantierizzazione non comporta la realizzazione di nuove opere e prevede l'utilizzo dell'area di cantiere posta all'uscita della galleria di emergenza e la viabilità di cantiere e che i potenziali effetti legati a tale modifica saranno riconducibili all'aumento del numero di mezzi che percorreranno la viabilità di cantiere e un breve tratto della SP46 di circa 500/600 m."

Q  
A  
S  
W  
S  
W  
P  
M  
C  
P  
S  
5

**VISTA** la nota del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo – D.G. Archeologia belle arti e paesaggio, prot.n. 20739 del 31/07/2018, acquisita al prot. DVA/17808 del 31/07/2018 e al prot. CTVA/2942 del 3/08/2018, con la quale è stato espresso parere favorevole sulla variante in argomento;

**VISTA** la nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici – Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, prot.n. 17587 del 10/08/2018, acquisita al prot. DVA/18789 del 13/08/2018 e al prot. CTVA/3210 del 5/09/2018, recante comunicazione che *“la variante ipotizzata non altera l’opera in quanto non vi è nessuna modifica della localizzazione, del progetto e/o del finanziamento”* e che *“considerato che in sede di approvazione del progetto le prescrizioni sulla localizzazione degli scavi sono state avanzate dal MATTM e considerato che le varianti influiscono prettamente su questioni di natura ambientale, la Scrivente ritiene che sia opportuno rimettere ogni valutazione del caso al predetto Ministero”*;

**CONSIDERATO** che l’oggetto del presente parere è l’esame, nell’ambito del *“Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600”*, della *“Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00”* ai fini della verifica ai sensi dell’art.169, comma 4 del D. Lgs. n.163/2006 e s.m.i. della sussistenza o meno delle condizioni del comma 3 dell’art. 169 citato, per le quali le proposte di variazione progettuale possono essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;

### **Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**

#### **la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS ESPRIME LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI**

#### **1. LOTTO 1 - TRATTA C: LA GALLERIA DI MALO**

La galleria naturale di Malo si colloca nel Lotto 1 - Tratta C, tra i confini comunali di Cornedo Vicentino, Malo (VI) e per una porzione molto piccola, nei confini comunali di Castelgomberto (VI), in posizione intermedia fra gli abitati di Isola Vicentina, Monte di Malo, Cornedo Vicentino e Malo.

Le progressive di inizio e fine galleria, la lunghezza della galleria, con i relativi tratti di galleria artificiale e naturale è riportata nella tabella seguente (riferite all’asse di tracciamento centrale):

Fornice	PK inizio artificiale lato VI	PK inizio naturale lato VI	PK inizio naturale lato TV	PK inizio artificiale lato TV	Lunghezza totale galleria [m]	Lunghezza galleria naturale [m]	Lunghezza galleria artificiale lato VI [m]	Lunghezza galleria artificiale lato TV [m]
Nord	10+930.00	11+190.00	17+000.00	17+321.00	6391.00	5810,00	260.00	321.00
Sud	10+930.00	11+190.00	17+000.00	17+321.00	6391.00	5810,00	260.00	321.00

La copertura rocciosa sulla galleria varia lungo il tracciato e, a parte le zone di imbocco, risulta compresa tra un minimo di 47m in corrispondenza dell’incisione valliva di Roggia Molina e un massimo di 350m che raggiunge al di sotto del Monte Pulgo.

In corrispondenza della PK 15+127.19 avviene l’innesto con la galleria di emergenza, la quale si sviluppa per una lunghezza di 605.20m e sbocca in corrispondenza della Val Lugana. La galleria di emergenza risulta collegata alla viabilità mediante un nuovo asse stradale.

#### **2. LA VARIANTE ALLA CANTIERIZZAZIONE**

La Variante progettuale proposta per la fase di cantierizzazione riguarda la galleria di Malo e in particolare le modalità di scavo della stessa; infatti, in sede di variante progettuale, il Proponente prevede che lo scavo della galleria naturale avvenga mediante l’utilizzo della galleria di emergenza, come accesso per le attività di scavo e per il trasporto di materiali e smarino, in variante rispetto a quanto approvato nel PE in cui dalla galleria di emergenza era previsto soltanto lo scavo del fornice secondario.

In corrispondenza della progressiva 15+127.19 avviene l'innesto della galleria di emergenza sull'asse principale; essa si sviluppa per ml.605,20 e sbocca in corrispondenza della cosiddetta contrada Val Lugana ricadente nel Comune di Malo, dove è prevista l'installazione del cantiere 1.1.CS-DT "area di cantiere secondario e deposito temporaneo attrezzature e manufatti".

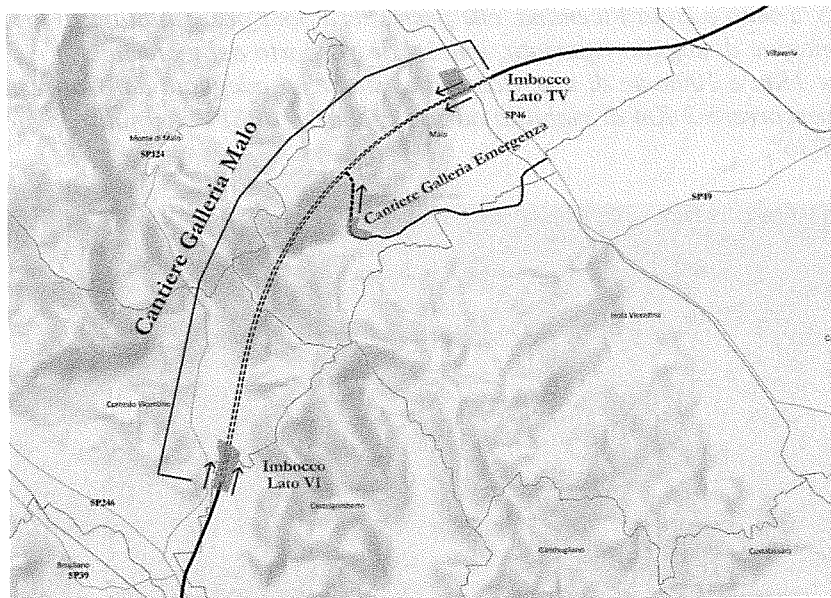
La Variante in oggetto si è resa necessaria poiché in fase di realizzazione della galleria, durante le operazioni di scavo, in corrispondenza dell'intersezione tra le canne dell'asse principale e la discenderia di accesso laterale, è avvenuto un incidente mortale a seguito del quale è stato notificato il sequestro del cantiere con conseguente blocco dei lavori nel tratto interessato dalle indagini. Le aree sono tuttora sottoposte a sequestro.

Al fine di rispettare il cronoprogramma progettuale a base di contratto il Proponente ha presentato la Variante alla cantierizzazione in oggetto, che prevede un piano alternativo per poter realizzare tutte le lavorazioni inerenti alla galleria. Infatti, scavando soltanto dal lato Vicenza, il Proponente afferma che non sarebbe possibile rispettare i tempi di consegna delle lavorazioni e pertanto che "l'ipotesi di scavare la galleria anche dal fronte della trasversale di emergenza, consentirebbe di poter chiudere il cantiere di scavo in tempo per consentire la realizzazione di tutte le opere di finitura ed impiantistiche per rendere fruibile la Galleria entro il mese di Settembre 2020."

### MODALITÀ DI REALIZZAZIONE

Il Progetto Definitivo (PD), approvato con Delibera CIPE n.96/2006 e il Progetto Esecutivo (PE) approvato dal Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza prevedevano che lo scavo della galleria naturale di Malo avvenisse dai due fronti (imbocco lato Treviso e imbocco lato Vicenza) e che la galleria di emergenza venisse scavata dal futuro imbocco della stessa.

Si riporta di seguito un'immagine in cui si evidenzia lo schema di realizzazione e le modalità di scavo della galleria naturale e della galleria di emergenza previsti dal PD e dal PE.



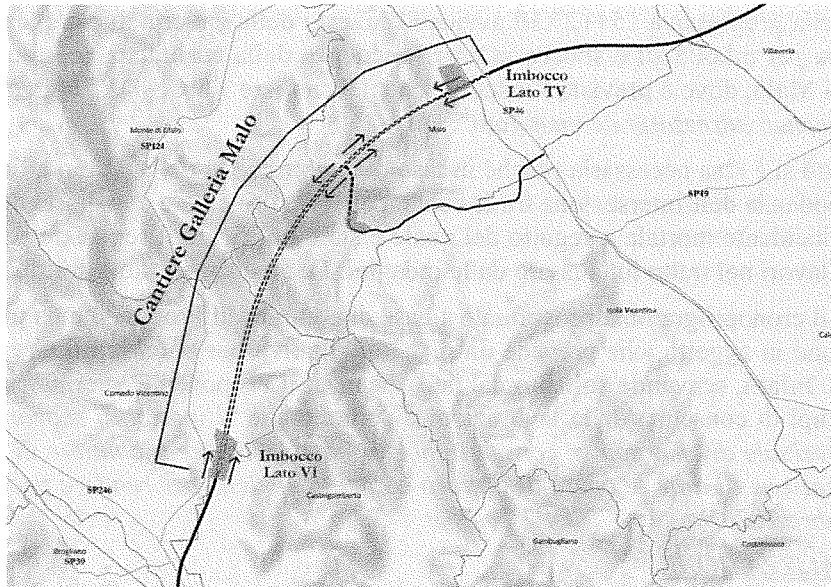
Modalità di scavo galleria naturale di Malo - progetto esecutivo

Alla luce di quanto sopra esposto, considerando che ad oggi l'unico fronte di accesso per lo scavo della galleria naturale risulta l'imbocco lato Vicenza, la variante alla cantierizzazione proposta prevede che si possa utilizzare, quale via di accesso trasversale alla galleria principale, anche la galleria di emergenza.

Il Proponente inoltre afferma che "qualora le aree dovessero essere dissequestrate e fosse consentito nuovamente lo scavo da quei fronti, il tempo di interferenza dello scavo della galleria principale, con la Val Lugana, potrebbe ridursi poiché, una volta scavata completamente la galleria in direzione Treviso, sarebbe possibile portar fuori il materiale di scavo direttamente dalla discenderia e non più dalla finestra di emergenza".

Si riporta di seguito un'immagine in cui si evidenzia lo schema di realizzazione della galleria come proposto dalla variante alla cantierizzazione in oggetto.

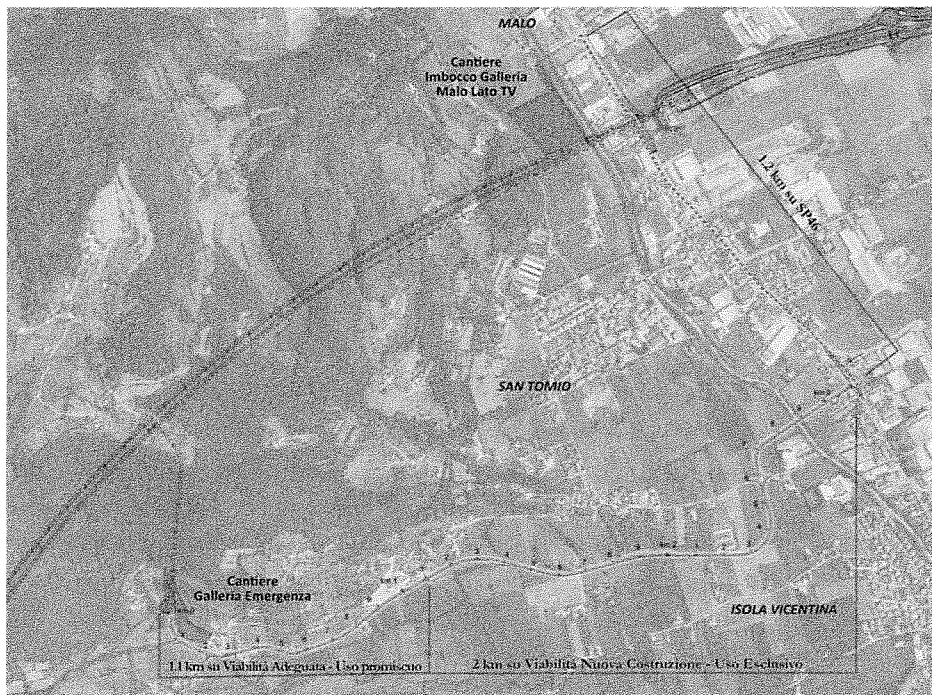




Modalità di scavo galleria naturale di Malo – Variante proposta (le frecce blu rappresentano i fronti di scavo, in tratteggio la viabilità utilizzata per lo spostamento del materiale fino all'allaccio con la SP46, la freccia rossa invece riporta il senso di scavo bloccato a causa del sequestro)

**VIABILITÀ UTILIZZATA**

Il Proponente afferma che “in riferimento allo smaltimento del materiale che verrà estratto dalla galleria, lo stesso verrà portato nei medesimi siti previsti attraverso l'utilizzo della galleria mezzi di emergenza e della viabilità di cantiere prevista per la realizzazione della stessa, evitando pertanto l'interferenza con i nuclei abitati e i centri di S. Tomio e Isola Vicentina, che permetterà poi l'accesso alla SP 46. Nel dettaglio, come evidenziato dall'immagine di seguito riportata, i mezzi di trasporto del materiale di risulta percorreranno, dall'area di cantiere 1Km e 100m su di una viabilità esistente ed adeguata dal Concessionario, ma ad uso promiscuo per poi percorrere 2 Km di viabilità ad uso esclusivo di SPV sino alla rotatoria che permette il collegamento alla SP46”.



Viabilità utilizzata per lo smaltimento del materiale di risulta (smarino) derivante dalla realizzazione della galleria di Malo







14/11/97 lungo il tratto di strada locale che collega il cantiere alla SP 46. Verranno comunque rispettate le seguenti prescrizioni:

- all'interno dei cantieri le attrezzature fisse comprese quelle accessorie (pompe, generatori, compressori o altro) non devono essere mantenute in funzione al di fuori dell'orario di lavoro del cantiere se non assolutamente necessario, e comunque devono essere installate il più lontano possibile da edifici abitativi e in posizione schermata rispetto agli stessi. All'interno dei cantieri verranno utilizzati gli accorgimenti tecnici e gestionali al fine di minimizzare l'impatto acustico verso l'esterno;
- verranno fornite preventivamente agli abitanti delle case più prossime o più esposte all'area di cantiere tutte le necessarie informazioni in merito al possibile disagio
- interventi di tipo preliminare, attivo e passivo."

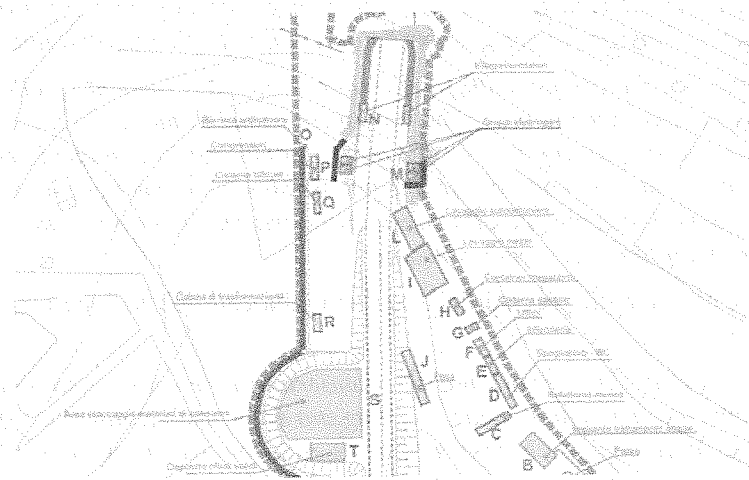
Inoltre, in merito alla variante alla cantierizzazione oggetto di analisi, il proponente afferma che "in confronto agli scenari precedentemente analizzati, si ritiene che gli impatti della movimentazione dei mezzi determinerà il generarsi di maggiori interferenze al clima acustico nell'ambito della Val Lugana tuttavia, come evidenziato dalle analisi sul traffico, tale soluzione consente di non congestionare la viabilità circostante che senza l'apertura della galleria di Malo sarà soggetta a rilevanti flussi di traffico e di conseguenza ad un peggioramento complessivo del clima acustico."

A luglio 2018 il Proponente ha trasmesso alcuni documenti integrativi, tra cui il seguente elaborato tecnico "PROGETTO DELL'INFRASTRUTTURA. CANTIERIZZAZIONE. PARTE GENERALE. Modifica delle fasi di scavo della Galleria Naturale Malo - Relazione di Compatibilità Ambientale - Integrazioni Volontarie" (PV\_V\_CN\_GE\_GE\_1\_C000-004\_0\_004\_RA\_0) che mira a perfezionare gli aspetti legati alle emissioni acustiche, come richiesto nell'ambito della riunione con il gruppo istruttore in data 06/07/2018.

Allo scopo di minimizzare l'impatto acustico presso i ricettori maggiormente esposti alle attività di cantiere inerenti alla variante, il Proponente ha previsto ulteriori accorgimenti e strategie di mitigazione.

In particolare, a maggior tutela degli edifici residenziali (ricettori) il progetto è stato integrato con i seguenti interventi di mitigazione acustica:

- innalzamento delle barriere perimetrali già previste sul lato ovest e sul lato est da 3 m a 5 m;
- oltre alle barriere perimetrali, aggiunta di schermature di altezza 5 m all'interno dell'area di cantiere da collocarsi a ridosso delle sorgenti e più precisamente in corrispondenza del compressore, della ventilazione all'imbocco, del lavaggio mezzi e a sud dell'area parcheggio come indicato nella planimetria che segue;



- rimandare le attività di accumulo inerti e smarino nel piazzale al solo periodo diurno, mentre nel periodo notturno procedere all'accumulo all'interno della galleria per essere trasportato all'esterno durante il giorno.

Il Proponente a tal proposito afferma che "a seguito degli accorgimenti adottati, si riscontra una globale riduzione dei livelli di emissione come evidenziato dalle mappe acustiche allegate. Questo avviene specialmente nel periodo notturno. Anche i ricettori posti su via Val Lugana traggono beneficio dalla riduzione dei

passaggi di mezzi nel periodo notturno, i cui livelli rimangono così in linea con i valori relativi allo stato attuale.”

#### Atmosfera

In merito alla componente Atmosfera il Proponente ha effettuato la modellazione per la verifica della diffusione degli inquinanti in atmosfera nello scenario di traffico indotto così come modificato dalla variante progettuale in fase di cantiere. I risultati dell'applicazione modellistica diffusionale alle emissioni stimate per il traffico di mezzi pesanti sulla variante evidenziano immissioni inferiori ai limiti di legge per tutti i parametri (D.Lgs 155/2010).

Inoltre, il Proponente afferma che dal confronto degli scenari con o senza l'apertura della galleria di Malo, emerge che l'apertura della SPV senza la galleria di Malo, comporterebbe per tutte le tratte analizzate, un rilevante aumento della quantità giornaliera d'inquinanti prodotti dal traffico veicolare.

#### Incidentalità

Il Proponente afferma che *“in riferimento al tratto di via Val Lugana, trattandosi di una viabilità utilizzata quasi esclusivamente dai residenti, si avrà un'interferenza tra i flussi il cui rischio di incidentalità è ridotto sia per la bassa numerosità di veicoli privati (visto l'esigua presenza di abitazioni) che per i limiti di velocità massima consentita, vista anche la prossimità al cantiere. [...] In confronto agli scenari precedentemente analizzati, si ritiene che sarà generata una maggiore movimentazione di mezzi nell'ambito della Val Lugana per la durata del cantiere, tuttavia risulta preferibile in quanto permette di non posticipare la fase di cantierizzazione evitando quindi di generare maggiori impatti derivanti dalla commistione, in un successivo momento, tra il traffico veicolare generato dall'entrata in esercizio della SPV e le attività di cantiere”.*

#### Salute Pubblica

Il Proponente afferma che *“in confronto agli scenari precedentemente analizzati, si ritiene che sarà generata una maggiore movimentazione di mezzi nell'ambito della Val Lugana per la durata del cantiere, tuttavia risulta preferibile in quanto permette di non posticipare la fase di cantierizzazione evitando quindi di generare maggiori impatti derivanti dalla commistione, in un successivo momento, tra il traffico veicolare generato dall'entrata in esercizio della SPV e le attività di cantiere. Il possibile impatto legato alle lavorazioni nel cantiere sarà riferito alle abitazioni più prossime allo stesso, pertanto grazie alle attività di monitoraggio, qualora verranno rilevati superamenti dei limiti di emissione, saranno messe in campo tutti gli interventi mitigativi necessari.”*

#### Flora e Fauna

Il Proponente afferma che *“In riferimento alla componente vegetazionale non si prevedono ulteriori impatti, in quanto non si prevede di utilizzare ulteriori superfici rispetto a quelle già attualmente utilizzate.*

*Le possibili interferenze con la componente fauna sono legate all'aumento delle lavorazioni effettuate nell'area di cantiere e alla conseguente maggiore movimentazione di mezzi. In tal senso saranno interferite principalmente le specie che si spostano via terra e quindi anfibi, rettili e mammiferi, in quanto troveranno maggiori ostacoli durante gli spostamenti, così come potenzialmente aumenterà la mortalità per investimenti. In riferimento all'avifauna i disturbi sono da considerarsi trascurabili, in quanto l'aumento del traffico di mezzi non rappresenterà un fattore di rischio rilevante.”*

Il Proponente, in merito agli impatti previsti dalla variante alla cantierizzazione proposta in questa sede, riporta le seguenti conclusioni:

*“Gli impatti ambientali prodotti da tale variante alla cantierizzazione sul sistema biotico e abiotico che insiste sul contesto di riferimento ambientale della Val Lugana sono sostanzialmente riferiti al rumore ed alle dispersioni in atmosfera, in quanto si è in presenza della esclusiva variazione della fase di cantierizzazione di un'opera approvata e in parte già realizzata. Nell'area in esame, infatti, la discenderia è in avanzata fase di realizzazione così come la bretella di collegamento con la SP 46 e l'area di cantiere 1.1 CS-DD è attualmente in funzione.*

*Di conseguenza i potenziali impatti possono essere riferiti all'aumento di mezzi circolanti nell'area della Val Lugana ai fini dello scavo della Galleria di Malo, tuttavia si tratta di mezzi già previsti nella fase di cantierizzazione che prima si muovevano a partire dall'area di cantiere DT DD Galleria Malo lato Treviso in direzione dei depositi preposti.*

La componente rumore deve essere articolata rispetto ai potenziali impatti in due momenti, il primo riferito al cantiere vero e proprio (impatto puntuale) il secondo riferito ai transiti sulla viabilità (impatto lineare). Nello specifico l'impatto relativo al movimento mezzi sulla viabilità fa riferimento alla nuova viabilità in corso di realizzazione della Val Lugana finalizzata al Bypass degli abitati di San Tomio e Isola Vicentina, dall'uscita della galleria di emergenza della SP46. Il traffico generato dal cantiere, secondo la nuova previsione, produce impatti, di fatto, solo a quegli edifici già interferiti con le opere approvate, in quanto lo studio del rumore, allegato al presente documento, evidenzia la compatibilità acustica dei transiti nel sistema ambientale. Si deve ricordare a tal proposito che la nuova viabilità è ad esclusivo uso dei mezzi di cantiere, quindi libera dal traffico locale. I limiti di impatto del cantiere dovranno ottenere le deroghe del rumore per le lavorazioni più rumorose, come per altro indispensabili a tutti i cantieri operativi presenti, anche in questo caso l'impatto va riferito ad un modesto numero di abitazioni.

In riferimento alla componente atmosfera si evidenzia che l'emissione di polveri è sostanzialmente legata alle lavorazioni del cantiere e non allo spostamento dei mezzi che trasportano lo smarino, in quanto la viabilità utilizzata è stata progettata al fine di non interferire con gli abitati di San Tomio e Isola Vicentina, e grazie al fatto che la stessa è ad uso promiscuo solo per il primo chilometro, per poi diventare ad uso esclusivo della SPV, si garantisce la fluidità dei flussi e pertanto un minor inquinamento dei mezzi. Relativamente alla fase di lavorazione del cantiere, al fine di contenere l'impatto, verrà effettuata una bagnatura periodica delle superfici di cantiere. Tale intervento sarà effettuato tenendo conto del periodo stagionale con aumento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva. Le aree destinate allo stoccaggio temporaneo dei materiali dovranno essere bagnate o coperte al fine di evitare il sollevamento delle polveri. Per contenere le polveri rispetto all'intorno dell'area del cantiere, in presenza di ricettori, saranno previste delle pannellature di adeguate dimensioni.

Mettendo in raffronto la variante alla cantierizzazione con l'opzione O, si pone in evidenza che l'apertura delle SPV al 2020 senza la galleria comporterebbe un generale aggravio sulla rete infrastrutturale esistente, andando a gravare sul traffico dei centri abitati di Castelgomberto, Cornedo Vicentino, Valdagno, Schio, Malo, Isola Vicentina, Gambugliano e Sovizzo, che si troverebbero caricati dal traffico in uscita obbligata dai caselli di Castelgomberto-Cornedo Vicentino e quello di Malo, con i conseguenti impatti su atmosfera, rumore, salute pubblica e incidentalità.

In conclusione, si ritiene che la previsione della nuova cantierizzazione sia preferibile e maggiormente compatibile con il sistema ambientale esistente, al fine di verificarne eventuali criticità è stato previsto un potenziamento del monitoraggio ambientale, così da poter rilevare tempestivamente le criticità e apportare i necessari interventi mitigativi alle attività di cantiere."

#### 4. CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA

##### CONSIDERATO che:

1. **la variante in oggetto** risulta modificare il progetto così come è stato approvato fin dalle fasi preliminari, infatti:

- la Deliberazione del CIPE n.96/2006 di approvazione del Progetto Preliminare prescrive che: "La finestra alla galleria di Malo in località Val Lugana, così come planimetricamente indicato nella variante n. 5, risulta essere indispensabile ad assicurare l'esistenza di una via di fuga, nonché la possibilità di accesso dei mezzi di soccorso nella galleria stessa. La localizzazione della galleria di emergenza secondo quanto proposto dal SIA nella variante n. 5 appare migliorativa. Si conferma l'utilizzo della finestra per l'evacuazione del materiale di smarino non appare tuttavia proponibile, in ragione della elevata sensibilità paesaggistico-ambientale dei siti che verrebbero interessati dal transito dei mezzi d'opera in fase di cantiere";

- il Decreto di approvazione del Progetto Esecutivo della Superstrada Pedemontana Veneta il Commissario Delegato prescrive che:

"j. la galleria di emergenza Val Lugana, così come prescritto dalla Deliberazione CIPE n. 96/2006 di approvazione del Progetto Preliminare e pronuncia di compatibilità ambientale

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

della SPV, non potrà essere utilizzata per la movimentazione dello "smarino" proveniente dai lavori di scavo della galleria di Malo;

k. per la movimentazione dello "smarino" proveniente dai soli lavori di scavo della galleria d'emergenza "Val Lugana", dovrà essere preventivamente adeguata la strada di collegamento ricompresa fra la stessa galleria d'emergenza e la SP n. 46.";

#### **TUTTAVIA, CONSIDERATO che la variante in oggetto:**

2. si limita a proporre una modifica alla cantierizzazione approvata dal PE (Decreto di approvazione del Progetto Esecutivo della Superstrada Pedemontana Veneta con Ordinanza commissariale n. 123 del 23 dicembre 2013 del Commissario Delegato per l'Emergenza Determinatasi nel Settore dei Traffico e della Mobilità nei Territorio delle Province di Treviso e Vicenza) come di seguito esposto:
  - utilizza l'area di cantiere esistente posta all'uscita della galleria di emergenza e la viabilità di cantiere già realizzata, prolungandone l'utilizzo con i mezzi per il trasporto del materiale di scavo per ulteriori 20 mesi;
  - conserva inalterate le tipologie di lavorazione e i siti di deposito previsti nel PE;
  - non causa interferenze con nuovi ricettori rispetto a quelli già individuati nel piano di monitoraggio ambientale;
  - causa un'interferenza con l'ambiente e il paesaggio di carattere temporaneo e della durata limitata di 20 mesi circa;
  - prevede che, concluse le lavorazioni, le aree siano dismesse e ripristinate;
  - non comporta la realizzazione di nuove opere;
  - la Regione Veneto con l'istanza di integrazione acquisita con nota prot. DVA/16796 del 19/07/2018 ha messo in evidenza come le criticità ambientali originariamente indotte risultino ridotte ulteriormente;
  - è stata presentata un'integrazione, concordata durante gli incontri tecnici svolti, che ha definito una serie di precauzioni operative e interventi diretti al fine di contenere e ridurre la pressione ambientale soprattutto sulle componenti *atmosfera* e *rumore*;
  - i potenziali impatti sull'ambiente derivanti dalla modifica della cantierizzazione sono riconducibili esclusivamente all'aumento del numero dei mezzi che percorreranno la viabilità di cantiere e un tratto della SP46 di circa 500/600 m;

#### **IN PARTICOLARE:**

3. le ottimizzazioni ambientali proposte minimizzano i livelli di emissione sonora presso i ricettori circostanti, con particolare attenzione al periodo notturno, come di seguito descritto:
  - le attività di accumulo smarino e trasporto verso l'esterno sono previste solo nel periodo diurno (h 06.00 – h 22.00);
  - l'accumulo dello smarino nel periodo notturno è previsto in un nuovo e specifico deposito temporaneo all'interno della galleria nei pressi dell'imbocco;
  - è stata modificata l'altezza delle barriere antirumore perimetrali da 3 m a 5 m;
  - sono state modificate anche le opere mitigative temporanee con l'aggiunta di barriere antirumore all'interno dell'area di cantiere a ridosso dei macchinari più rumorosi;
  - un miglioramento sostanziale viene rilevato anche sugli scenari di modellazione relativi ai ricettori posti sulla viabilità pubblica di via Val Lugana che traggono beneficio dalla riduzione dei passaggi di mezzi nel periodo notturno, i cui livelli rimangono così in linea con i valori relativi allo stato attuale;
  - all'interno dei cantieri le attrezzature fisse comprese quelle accessorie (pompe, generatori, compressori o altro) non dovranno essere mantenute in funzione al di fuori dell'orario di lavoro del cantiere se non assolutamente necessario e, in ogni caso, dovranno essere installate il più lontano



- possibile dagli edifici abitativi e in posizione schermata rispetto agli stessi;
- all'interno dei cantieri dovranno essere utilizzati tutti gli accorgimenti ergotecnici e gestionali al fine di minimizzare l'impatto acustico verso l'esterno;
  - verranno fornite preventivamente agli abitanti delle case più prossime o più esposte all'area di cantiere tutte le necessarie informazioni in merito al possibile disagio;
  - sono stati previsti interventi di tipo preliminare, attivo e passivo, integrativi a quelli proposti nella richiesta di variante;
  - risulta possibile l'utilizzo del sedime stradale del Lotto 1 – Tratta D come Viabilità di Cantiere per il trasporto dello smarino proveniente dallo scavo della Galleria Malo;
  - risulta utilizzabile come viabilità di cantiere anche della SP46 verso nord, fino all'area cantiere dell'Imbocco Galleria Malo;
  - viene proposta la riorganizzazione dell'area cantiere esterna all'imbocco della Galleria Emergenza;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO**

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

**PER QUANTO RIGUARDA GLI ASPETTI AMBIENTALI DI COMPETENZA**

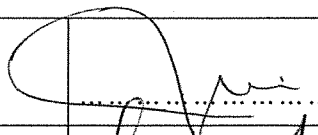
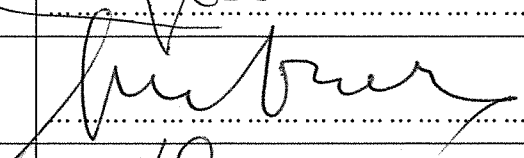
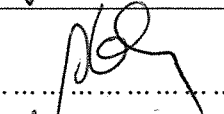
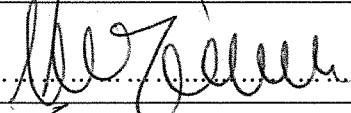
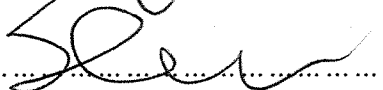

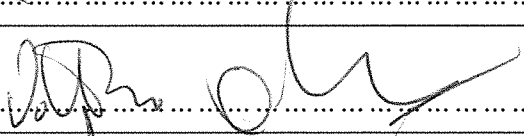
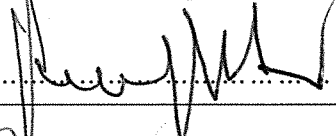
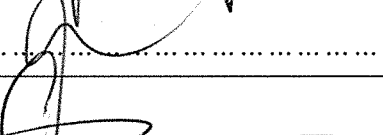
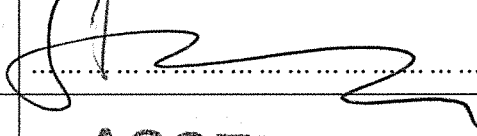
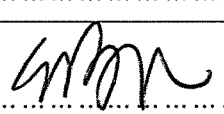
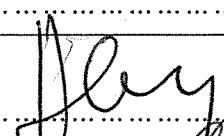
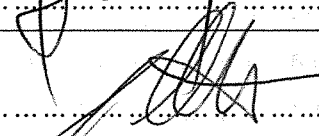
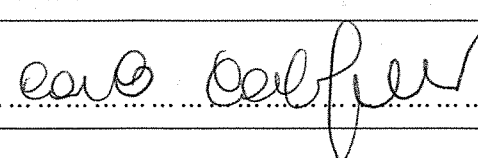
**ESPRIME PARERE POSITIVO**

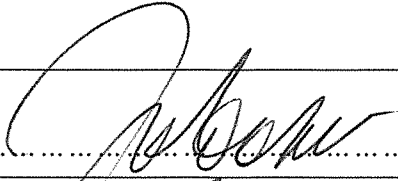
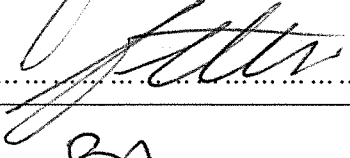

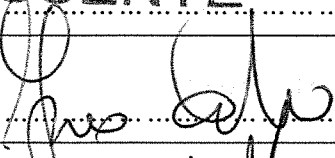

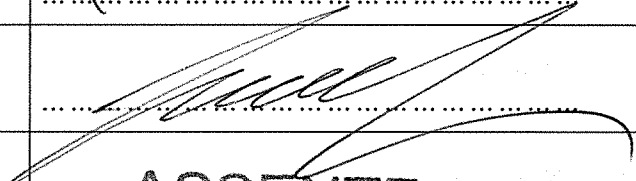
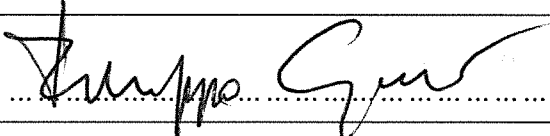

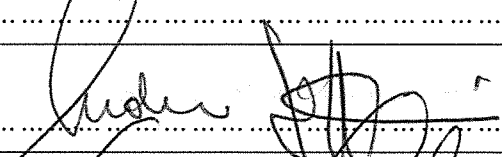
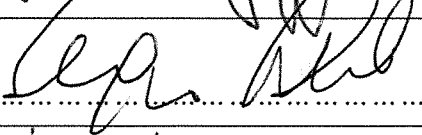
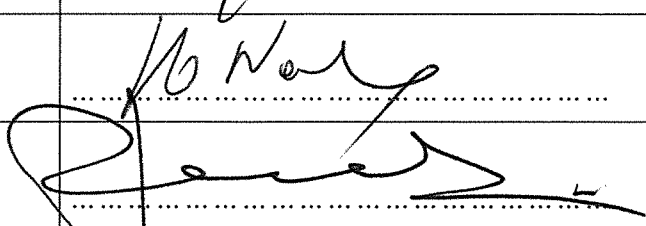
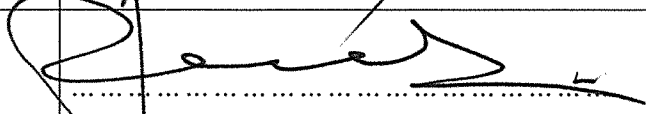
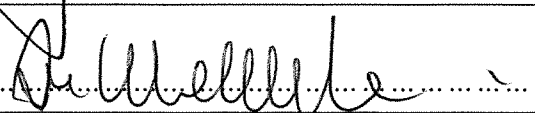
alla Verifica Varianti, art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 relativamente al *Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00*, in quanto sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art. 169 perché sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore, **subordinandolo alle seguenti prescrizioni:**

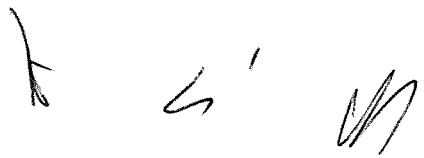
1. si conferma la prescrizione espressa nello SIA ove si richiede di trasformare la viabilità provvisoria di cantiere, una volta completati i lavori della galleria, in un percorso di mobilità pedonale e ciclabile, da integrare con la rete di mobilità lenta esistente, privilegiando il suo inserimento nel paesaggio e nella Rete ecologica regionale, prevedendo l'utilizzo di specie vegetali autoctone, raccogliendo eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (semi, talee, ecc.) al fine di conservare la diversità biologica e di consentire la produzione di materiale vivaistico, la cui provenienza sia certificata;
2. si prescrive di prevedere tutti gli accorgimenti necessari alla riuscita delle piantagioni;
3. dovranno essere utilizzati solo ed esclusivamente mezzi d'opera omologati rispetto alle migliori tecnologie disponibili presenti sul mercato relativamente alle componenti di emissioni atmosferiche e rumore e ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie;
4. l'utilizzo di mezzi e macchinari con motori a scoppio dovrà essere limitato per lo stretto necessario alle operazioni di cantiere;
5. i risultati e i report dei monitoraggi in fase di cantiere dovranno essere trasmessi al MATTM con cadenza semestrale;

**inoltre, si richiede di trasmettere al MATTM:**

6. **prima dell'inizio dei lavori della variante considerata:** una relazione per specificare tutti gli interventi di tipo preliminare, attivo e passivo previsti rispetto ai ricettori interessati dalla variante alla cantierizzazione in oggetto;
7. **in fase di cantiere:** il bilancio dei quantitativi del materiale movimentato sulle viabilità interessate dalla variante e in particolare rispetto all'area della Val Lugana;
8. **a tre anni dalla realizzazione degli interventi:** un report sull'attecchimento delle piantagioni previste lungo la pista pedonale e ciclabile, garantendo la sostituzione delle morie e delle fallanze.


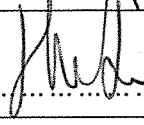
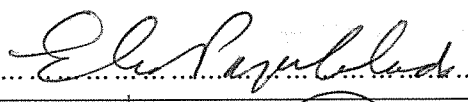
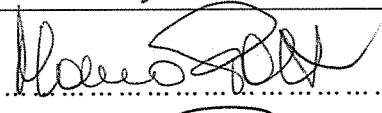
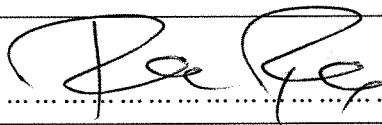
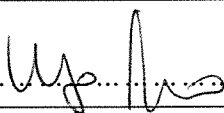
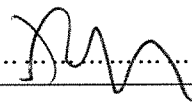
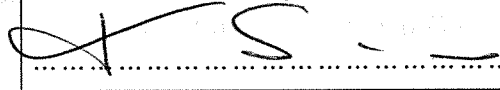
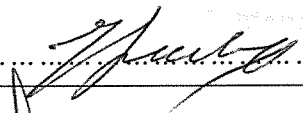
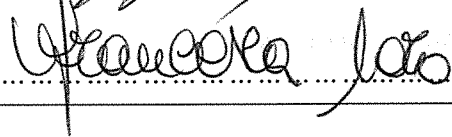
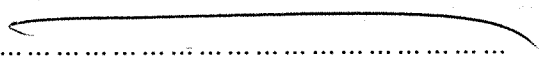
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
<del>Prof. Saverio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

Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	







Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
<del>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</del>	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE

