



o

[Handwritten signature]

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

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

Parere n. 2960 del 01/03/2019

Progetto:	<p align="center">Verifica di Ottemperanza</p> <p align="center">Tangenziale di Novara - Lotto 0 e Lotto 1</p> <p align="center">Prescrizioni "lettera C "</p> <p align="center">ID_VIP: 4334</p>
Proponente:	<p align="center">ANAS S.p.A.</p>

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

[Large handwritten notes and signatures at the bottom of the page]

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

VISTA la nota acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali al prot. DVA.U.0025430 del 12/11/2018, con cui la Società ANAS S.p.A. ha trasmesso la documentazione relativa all'istanza di Verifica di Ottemperanza alle condizioni ambientali contenute nel Decreto n. 254 del 08/06/2012, ai sensi dell'art. 28, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. inerente il progetto *“Completamento e ottimizzazione della Torino - Milano con la viabilità locale mediante interconnessione tra la SS32 e la SP 299 - Tangenziale di Novara - Lotto 0 e Lotto 1”*

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

VISTO il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 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”* ed in particolare l'art.23 Disposizioni transitorie e finali;

VISTO 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;

VISTO 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;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

PRESO ATTO che, relativamente al progetto *“Completamento e ottimizzazione della Torino - Milano con la viabilità locale mediante interconnessione tra la SS32 e la SP 299 - Tangenziale di Novara - Lotto 0 e Lotto 1”*, con Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 254 del 08/06/2012, è stato espresso parere favorevole con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del Progetto;

ESAMINATA la documentazione tecnica pervenuta con nota acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali al prot. DVA.U.0025430 del 12/11/2018;

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è la verifica ai sensi dell'art. 28, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., delle prescrizioni di cui alla lettera "C", presenti nel Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 254 del 08/06/2012, che sono:

C.1.1 *In fase di progettazione esecutiva i Capitolati di Appalto dovranno essere implementati con tutte le cautele, le prescrizioni e gli accorgimenti previsti dal SIA al fine di salvaguardare, durante la fase di costruzione:*

- a) le acque, sia superficiali sia sotterranee, anche a mezzo di idonei schemi operativi per il trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni, dai piazzali, dalle officine e dal lavaggio delle betonerie;*

- b) *la salute pubblica (disturbo alle aree residenziali ed ai servizi, ivi incluse le viabilità sia locali che di collegamento);*
- c) *il clima acustico;*
- d) *la qualità dell'aria, imponendo nei cantiere esclusivamente l'impiego di veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE; in ogni caso tutti i veicoli per i movimenti terra e trasporto inerti dovranno essere equipaggiati con filtri per particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT e sistemi di abbattimento degli ossidi di azoto;*
- e) *i livelli di servizio delle viabilità interessate dai transiti dei mezzi di approvvigionamento ai cantieri (terre, inerti, calcestruzzi ed altri materiali) eventualmente prescrivendo alle imprese il divieto di circolazione sulle stesse strade negli orari di maggior traffico;*
- f) *la struttura dei suoli e la vegetazione nelle aree confinanti con quelle di cantiere con particolare attenzione alle superfici boscate, limitando allo stretto indispensabile la larghezza delle piste provvisorie di accesso;*

Inoltre

- g) *dovrà essere elaborato un piano dettagliato per l'approntamento e la gestione dei cantieri (rumore, polveri, governo delle acque, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera), la sistemazione finale delle aree da utilizzare, la viabilità di accesso, nonché il cronoprogramma di dettaglio dei lavori;*
- h) *della definizione del layout di cantiere dovrà essere prevista la massima distanza possibile tra le sorgenti di polvere ed i recettori, con particolare attenzione alle aree residenziali; si prevederà inoltre l'integrale ripristino a fine lavori delle aree impegnate, con ricucitura del tessuto preesistente;*
- i) *dovranno essere fornite informazioni di dettaglio sulla possibilità di utilizzare per le opere di progetto i materiali provenienti da demolizione;*
- j) *le macchine di cantiere con motore diesel dovranno essere dotate di filtri di abbattimento del particolato; si utilizzeranno gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche, al fine di minimizzare le emissioni, si impiegheranno inoltre, ove possibile, apparecchi di lavoro a basse emissioni (con motore elettrico).*

C.2 Ambiente idrico

C.2.1 *Relativamente al sistema di smaltimento delle acque meteoriche è necessario che il Proponente rediga in fase di progettazione esecutiva, il Piano di Intervento in caso di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;*

C.2.2 *l'area sede degli interventi in progetto è diffusamente caratterizzata dalla presenza di terreni ad elevata permeabilità ed è interessata da una rete di canali di irrigazione. Preso atto dell'impatto positivo, a carico delle acque sotterranee derivante dalla realizzazione di un sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma, risulta necessaria la*

programmazione di una attenta gestione delle attività di cantiere, anche in relazione all'ubicazione delle strutture e degli impianti;

C.2.3 *tenuto conto della elevata permeabilità dei terreni e della presenza di una sviluppata rete di canali di irrigazione, che potrebbero costituire mezzi di veicolazione degli inquinanti nel caso di eventuali contaminazioni, risulta necessario:*

- a) prevedere depositi carburanti, officine per la manutenzione, depositi oli e lubrificanti ed esausti solo per i mezzi la cui ridotta mobilità non consenta lo svolgimento delle relative operazioni nelle aree esterne normalmente preposte a dette attività;*
- b) garantire, in relazione al cantiere che sarà sede, tra l'altro, della caratterizzazione delle terre di scavo, la funzionalità della rete irrigua superficiale e l'isolamento dei suoli e dei corpi idrici superficiali profondi;*
- c) in relazione ai punti precedenti, individuare misure atte a prevenire la contaminazione dei corpi idrici, tra cui sistemi di impermeabilizzazione, drenaggio, raccolta ed eventuale trattamento di fluidi inquinanti, anche in relazione a possibili sversamenti accidentali;*

C.2.4 *il proponente dovrà specificare le modalità di smaltimento delle acque di uso industriale nei cantieri;*

C.4 Rumore e vibrazioni

C.4.1 *in fase post operam, e fermo restando la precedente prescrizione di cui al punto B.10.5, per i ricettori che, dai risultati delle simulazioni nello scenario di progetto con mitigazioni comportano superamenti dei limiti normativi, si prescrive la puntuale verifica dei livelli di rumore interni e, in caso di superamento del limite di 40 dBA nel periodo notturno, si prescrive la sostituzione degli infissi e la climatizzazione degli ambienti con altri aventi potere fono isolante superiore, tali da garantire il rispetto della normativa, con oneri a carico del Proponente.*

In relazione alle prescrizioni oggetto di verifica si espone quanto segue:

Prescrizione C.1.1

In fase di progettazione esecutiva i Capitolati di Appalto dovranno essere implementati con tutte le cautele, le prescrizioni e gli accorgimenti previsti dal SIA al fine di salvaguardare, durante la fase di costruzione:

- a) le acque, sia superficiali sia sotterranee, anche a mezzo di idonei schemi operativi per il trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni, dai piazzali, dalle officine e dal lavaggio delle betoniere;*

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

- T00CA00CANRE01B Relazione descrittiva;
- T00CA00CANPL01B Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere;
- T00CA00CANPL02A Gestione continuità irrigua e viabilità interpodereale;
- T00CA00CANS01B Impatti ambientali durante le fasi di costruzione ed eventuali mitigazioni;
- T00CM00CMSET01A Integrazione Capitolato Speciale d'Appalto;

- T00CA00CANSC02B Piano di Intervento in caso di sversamenti accidentali;

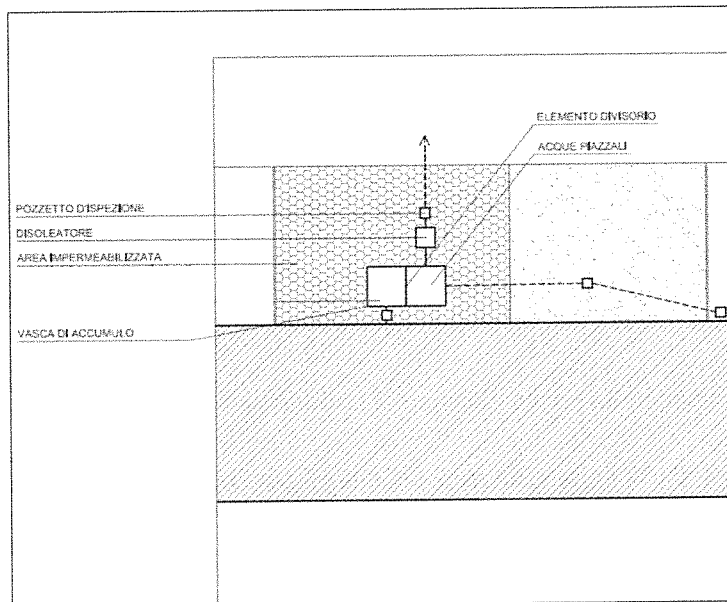
CONSIDERATO che sono state inserite specifiche voci nel capitolato speciale d'appalto, finalizzate alla tutela dell'ambiente idrico superficiale e sotterraneo in caso di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;

CONSIDERATO e VALUTATO che durante le attività giornaliere, all'interno delle aree di lavoro, è previsto il controllo dell'andatura dei mezzi in transito e lo stato di manutenzione delle piste di cantiere, soprattutto in corrispondenza di aree sensibili (es. vicinanza corsi d'acqua) oltre ad altre attività finalizzate ad evitare incidenti con relative perdite di carico, che nello specifico sono:

- l'uso di contenitori idonei al trasporto e allo stoccaggio per ciascun tipo di liquido;
- il mantenimento in buono stato di tutti i contenitori;
- il carico, lo scarico e il trasferimento di sostanze potenzialmente inquinanti verrà effettuato sempre in aree impermeabilizzate;
- il livello di riempimento dei contenitori sarà sempre ben visibile, al fine di evitare traboccamenti e fuoriuscite di liquidi;
- il mantenimento in buono stato di tutte le tubature e condotte e relative connessioni destinate al trasporto di liquidi;
- l'effettuazione di regolari ispezioni e manutenzione di tutte le attrezzature e mezzi di lavoro.

CONSIDERATO e VALUTATO che lo smaltimento delle acque industriali avverrà tramite:

- stoccaggio in serbatoi;
- utilizzo di vasche di raccolta.



Schema tipologico della rete di smaltimento delle acque industriali.

CONSIDERATO e VALUTATO che per permettere un corretto ciclo di produzione del cls ed evitare gli scarichi inquinanti, è previsto un sistema di lavaggio delle betoniere con un sistema di vasche di sedimentazione impermeabilizzate. Queste sono localizzate nelle principali aree e rappresentano il luogo dove la betoniera con calcestruzzo residuo viene riempita d'acqua ed il tamburo viene fatto ruotare per permetterne il lavaggio interno. I materiali contenuti nel tamburo vengono quindi scaricati in una vasca impermeabilizzata con fogli di PVC, nella quale i residui solidi si depositano e l'acqua viene trattata prima di essere riutilizzata o scaricata. La vasca di scarico verrà svuotata ad inter-valli regolari e i contenuti solidi sono messi ad asciugare. Questi ultimi saranno inviati in discarica o riciclati.

CONSIDERATO e VALUTATO che, al fine di contenere gli impatti sui tratti di viabilità locale impegnati dai transiti dei mezzi pesanti demandati al trasporto dei materiali, sono state individuate le seguenti precauzioni:

- pulizia ad umido dei pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere, mediante l'installazione di impianti di lavaggio in corrispondenza delle uscite dalle aree di intervento per limitare la dispersione di polveri e di residui di materiali imbrattanti.

Il prodotto impiegato per il lavaggio ruote sarà un agente flocculante (polielettrolita cationico in soluzione) non classificato come pericoloso ai sensi delle disposizioni di cui alle direttive 67/548/CEE e 1999/45/CE e successive modifiche ed adeguamenti;

b) la salute pubblica (disturbo alle aree residenziali ed ai servizi, ivi incluse le viabilità sia locali che di collegamento);

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

- T00CA00CANRE01B Relazione descrittiva
- T00CA00CANPL01B Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere
- T00CA00CANPL02A Gestione continuità irrigua e viabilità interpodereale
- T00CA00CANSC01B Impatti ambientali durante le fasi di costruzione ed eventuali mitigazioni
- T00CM00CMSET01A Integrazione Capitolato Speciale d'Appalto

CONSIDERATO e VALUTATO che sono state inserite specifiche voci nel Capitolato Speciale d'Appalto, finalizzate alla tutela della salute pubblica:

- le opere di mitigazione acustica: barriere fonoassorbenti, in cui vengono descritte le caratteristiche delle mitigazioni previste nel PE in corrispondenza dei ricettori sensibili e impattati;
- le opere di mitigazione a verde: piantumazioni e inerbimenti, in cui vengono descritti e articolati i sestri di impianto previsti nel PE;
- le opere di mitigazione in fase di cantiere per la salvaguardia dell'ambiente idrico superficiale e sotterraneo;
- le opere di mitigazione in fase di cantiere per la qualità dell'aria e la salute pubblica, con particolare riguardo a specifiche misure per abbattere la produzione di polveri e le emissioni di gas e particolato dei mezzi;
- le opere di mitigazione in fase di cantiere per la struttura dei suoli e della vegetazione esistente.

CONSIDERATO e VALUTATO che sono stati definiti gli accessi effettivamente utilizzabili dai mezzi di cantiere, sulla base della reale viabilità esistente in loco, e sono stati individuati nell'elaborato grafico T00CA00CANPL1B Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere (accessi, B, C, D, E F, H, I, K, M, N, P, Q ed O).

CONSIDERATO e VALUTATO che la strategia generale fissata è quella di ridurre al minimo l'utilizzo delle strade interpodereali e sfruttare al massimo la viabilità interna di cantiere e di conseguenza gli accessi esterni utilizzati avranno una durata limitata nel tempo, e non continuativa per tutta la durata dell'opera, in modo tale da ridurre al minimo indispensabile il disturbo arrecato ai fruitori della viabilità interessata.

CONSIDERATO e VALUTATO che gli accessi tramite le strade podereali sono così articolati:

- gli accessi M e K sono necessari per le lavorazioni comprese nel Macro cantiere 5, ovvero parte del ponte sulla linea FS Alessandria – Arona, parte del rilevato che va indicativamente dalla pk 2+300 alla pk 2+412.31, la spalla del viadotto su FS;

- l'accesso F per eseguire parte del rilevato dalla pk 2+537.31 alla pk 2+750.00;
- l'accesso N sarà necessario alla realizzazione della spalla del viadotto sul canale Regina Elena e parte del rilevato che si estende dalla pk 0+639.40 alla 0+394.00 appartenente al Macro cantiere 2, ovvero l'esecuzione della rampa d'accesso dal viadotto Elena;
- gli accessi D ed E saranno a servizio del Macro cantiere 7 per la realizzazione del Viadotto sulla linea FS Vignale – Varallo, Torrenti Roggia Mora e Agogna e S.P. 299.

CONSIDERATO e VALUTATO che verranno garantite fasce di rispetto orarie destinate al traffico dei mezzi dei privati residenti nelle cascine e dei lavoratori nei campi di risaie. A tale scopo verrà realizzato un sistema informativo pubblico sulle modalità e tempistiche di fruibilità delle strade, tramite l'utilizzo di piattaforme informative locali e segnaletica diffusa sul territorio.

c) *il clima acustico;*

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

- T00CA00CANRE01B Relazione descrittiva;
- T00CA00CANPL01B Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere;
- T00CA00CANPL02A Gestione continuità irrigua e viabilità interpodereale;
- T00CA00CANSC01B Impatti ambientali durante le fasi di costruzione ed eventuali mitigazioni;
- T00CM00CMSET01A Integrazione Capitolato Speciale d'Appalto;

CONSIDERATO e VALUTATO che sono state inserite specifiche voci nel Capitolato Speciale d'Appalto, finalizzate alla tutela del clima acustico, nello specifico relative alle opere di mitigazione acustica: barriere fonoassorbenti, in cui vengono descritte le caratteristiche delle mitigazioni previste nel PE in corrispondenza dei ricettori sensibili e impattati.

CONSIDERATO e VALUTATO sono state previste nel PE le seguenti barriere antirumore:

Barriera	Carreggiata	Inizio (km)	Fine (km)	H (m)	L (m)	S (m ²)	Tipologia
BA01	SUD	2300.00	2410.50	5	110,5	552.5	Integrata CorTen
		2410.50	2536.50	5	126,0	630,0	CorTen + Vetro
BA02	SUD	2700.00	2850.00	5	150,0	750,0	Integrata CorTen
BA03	SVICOLO S.P.229 RAMPA 2B-3B	0	240	5	240,0	1.200,0	Integrata CorTen

Le barriere antirumore previste nel PE si suddividono in due tipologie:

- barriera integrata in acciaio Corten
- barriera integrata CorTen + Vetro

La barriera integrata è una barriera di sicurezza stradale con funzione aggiuntiva di protezione del rumore da traffico veicolare.

La barriera sarà omologata secondo i livelli di contenimento H4 bordo ponte e bordo laterale; la funzione di abbattimento del livello di inquinamento acustico sarà garantita da pannelli fonoassorbenti-fonoisolanti.

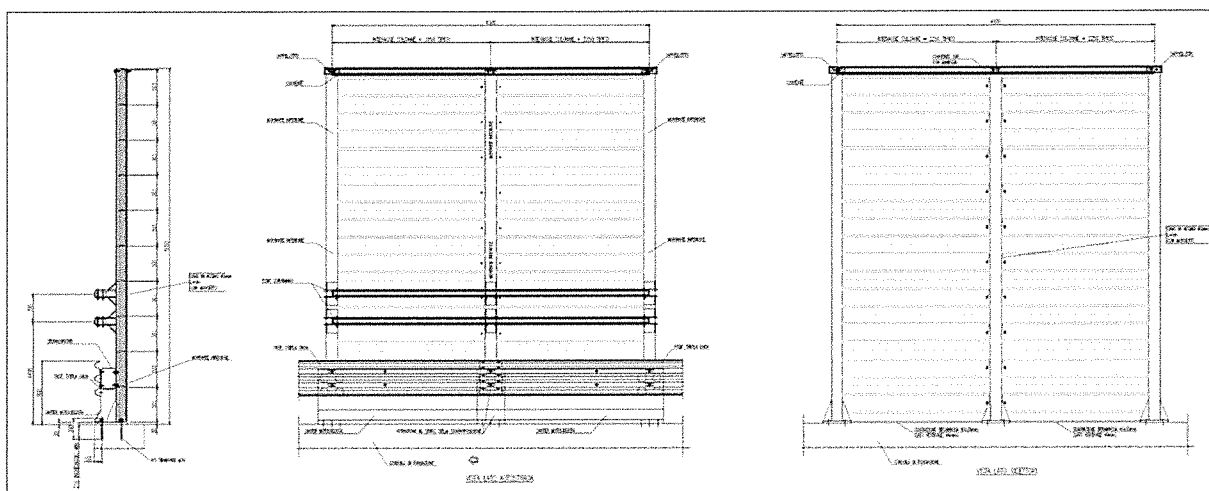
Le dimensioni del modulo base standard sono $l=2950$ mm, $h= 500$ mm per un'altezza minima di 5 metri.
Il cordolo di supporto su cui sono ancorate le barriere sarà in calcestruzzo armato.

CONSIDERATO che la pannellatura modulare tipo è composta da:

- struttura scatolare di contenimento realizzata con n.2 gusci in lamiera d'acciaio autopassivante CorTen, spessore nominale 1.0 mm, di cui quello rivolto alla sorgente di rumore forato a quinconce, diametro nominale dei fori 5 mm, passo nominale dei fori 8 mm e percentuale nominale vuoto/pieno 35.5%
- testate di chiusura laterali e compensatori di gola laterali in polipropilene;
- coibentazione interna realizzata con materassino in lana di roccia, spessore nominale 65 mm e densità nominale 75 kg/m³.

CONSIDERATO che le prestazioni acustiche minime richieste per il pannello sono le seguenti:

- Categoria Assorbimento acustico A4 (UNI EN 1793-1:1999, prospetto A1);
- Indice di valutazione dell'assorbimento acustico $DL_{\alpha} = 14 \pm 0.2$ dB.
-



particolare barriere acustiche integrate in acciaio CorTen

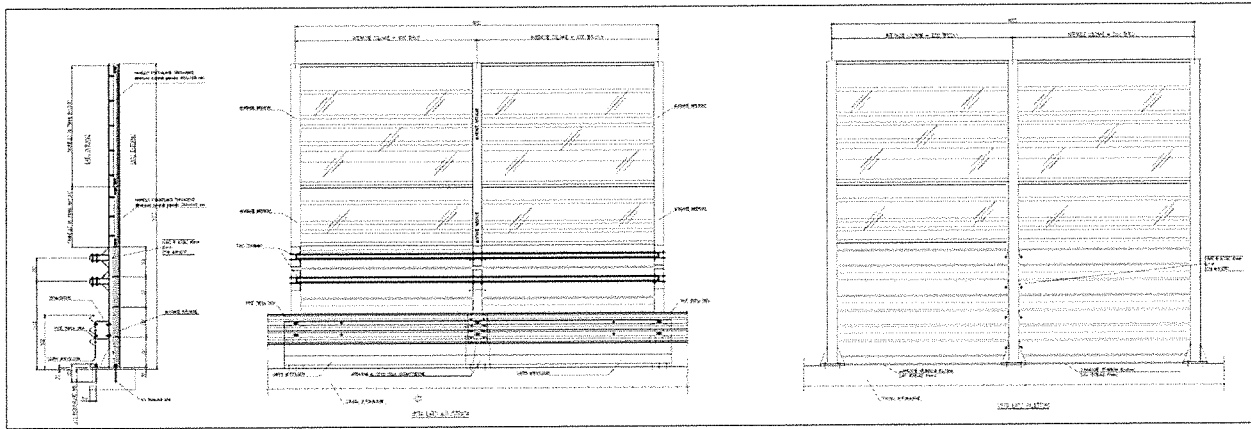
CONSIDERATO e VALUTATO che la scelta della tipologia di barriera antirumore è stata effettuata tenendo conto di tutti i criteri tecnici e progettuali atti a garantire l'efficacia globale dell'intervento.

CONSIDERATO che la barriera integrata CorTen + Vetro sarà simile alla precedente ma sarà costituita per i primi 2 metri da pannelli con n.2 gusci in lamiera d'acciaio autopassivante "CorTen" e per 3 metri da pannelli in Vetro modulari.

Per quanto riguarda la pannellatura in CorTen per i primi 2 metri sarà costituita come da precedente descrizione mentre, la pannellatura superiore, sarà costituita da una cornice metallica zincata e verniciata e da una lastra in vetro trasparente.

CONSIDERATO e VALUTATO che le prestazioni acustiche minime richieste per il pannello in vetro sono le seguenti:

- Categoria Isolamento acustico B3 (UNI EN 1793-2, prospetto A1);
- Indice di valutazione dell'isolamento acustico per via aerea $DL_R = 31$ dB.



particolare barriere acustiche integrate in CorTeN + Vetro

L'utilizzo di marcature a linea orizzontale su chiusure trasparenti è conforme con quanto indicato dalle Linee Guida "Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli" approvato dalla Regione Piemonte;

d) la qualità dell'aria, imponendo nei cantieri esclusivamente l'impiego di veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE; in ogni caso tutti i veicoli per i movimenti terra e trasporto inerti dovranno essere equipaggiati con filtri per particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT e sistemi di abbattimento degli ossidi di azoto;

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa consiste in:

- T00CA00CANRE01B Relazione descrittiva
- T00CM00CMSET01A Integrazione Capitolato Speciale d'Appalto

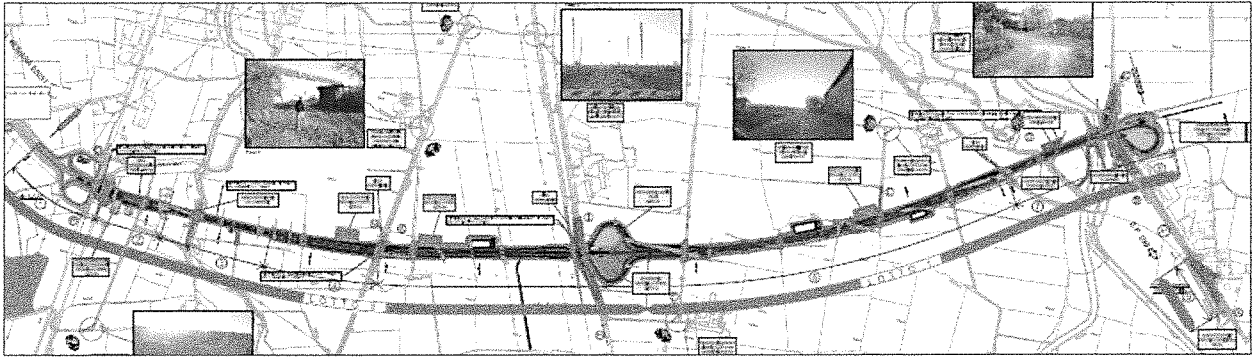
CONSIDERATO e VALUTATO che nel Capitolato Speciale d'Appalto viene contemplato lo specifico utilizzo di mezzi di cantiere che rispondono ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, ossia dotati di sistemi di abbattimento del particolato per cui viene prevista idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza anche attraverso misure dell'opacità dei fumi;

e) i livelli di servizio delle viabilità interessate dai transiti dei mezzi di approvvigionamento ai cantieri (terre, inerti, calcestruzzi ed altri materiali) eventualmente prescrivendo alle imprese il divieto di circolazione sulle stesse strade negli orari di maggior traffico;

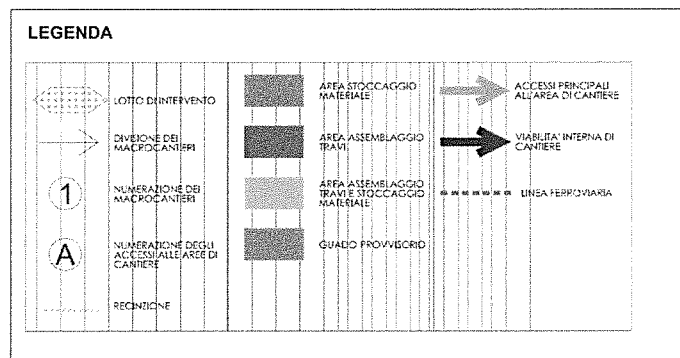
CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

- T00CA00CANRE01B Relazione descrittiva;
- T00CA00CANPL01B Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere;
- T00CA00CANPL02A Gestione continuità irrigua e viabilità interpodereale;

CONSIDERATO e VALUTATO che sono stati individuati gli accessi effettivamente utilizzabili dai mezzi di cantiere, sulla base della reale viabilità interpodereale esistente in loco, riportati in verde nell'elaborato grafico T00CA00CANPL1B - Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere (accessi, B, C, D, E F, H, I, K, M, N, P, Q ed O).



Stralcio Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere



CONSIDERATO e VALUTATO che è stato ridotto al minimo l'utilizzo delle strade interpoderali sfruttando la viabilità interna di cantiere. Dalla documentazione presentata si evince che gli accessi esterni utilizzati avranno una durata limitata nel tempo e non continuativa per tutta la durata dell'opera, in modo tale da ridurre al minimo indispensabile il disturbo arrecato ai fruitori della viabilità interessata.

Inoltre l'accesso N sarà utilizzato esclusivamente nel periodo strettamente necessario per la realizzazione della spalla ovest del canale Regina Elena, in quanto costituisce l'unico accesso possibile per tale lavorazione. Gli accessi tramite le strade poderali sono:

- gli accessi M e K sono necessari per le lavorazioni comprese nel Macro cantiere 5, ovvero parte del ponte sulla linea FS Alessandria – Arona, parte del rilevato che va indicativamente dalla pk 2+300 alla pk 2+412.31, la spalla del viadotto su FS;
- l'accesso F per eseguire parte del rilevato dalla pk 2+537.31 alla pk 2+750.00;
- l'accesso N sarà necessario alla realizzazione della spalla del viadotto sul canale Regina Elena e parte del rilevato che si estende dalla pk 0+639.40 alla 0+394.00 appartenente al Macro cantiere 2, ovvero l'esecuzione della rampa d'accesso dal viadotto Elena;
- gli accessi D ed E saranno a servizio del Macro cantiere 7 per la realizzazione del Viadotto sulla linea FS Vignale – Varallo, Torrenti Roggia Mora e Agogna e S.P. 299.

CONSIDERATO e VALUTATO che tutte le viabilità poderali esterne che verranno impiegate, necessiteranno di un adeguamento della strada per consentire il transito dei mezzi di cantiere e a fine lavori il Proponente provvederà a ripristinarle nelle condizioni originarie;

CONSIDERATO e VALUTATO che saranno garantite fasce di rispetto orarie destinate al traffico dei mezzi dei privati residenti nelle cascine e dei lavoratori nei campi di risaie. A tale scopo verrà realizzato un sistema informativo pubblico sulle modalità e tempistiche di fruibilità delle strade, tramite l'utilizzo di piattaforme informative locali e segnaletica diffusa sul territorio;

- f) *la struttura dei suoli e la vegetazione nelle aree confinanti con quelle di cantiere con particolare attenzione alle superfici boscate, limitando allo stretto indispensabile la larghezza delle piste provvisorie di accesso;*

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

- T00CA00CANRE01B Relazione descrittiva;
- T00CA00CANPL01B Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere;
- T00CA00CANSC01B Impatti ambientali durante le fasi di costruzione ed eventuali mitigazioni;
- T00CM00CMSET01A Integrazione Capitolato Speciale d'Appalto;

CONSIDERATO e VALUTATO che le aree agricole interessate dalla realizzazione dell'intervento saranno ripristinate in modo da creare le condizioni originarie ante operam.

CONSIDERATO e VALUTATO che

- sarà curato il recupero ed il ripristino morfologico e vegetativo delle aree di cantiere. Le modalità e le tempistiche degli interventi di ripristino saranno concordati con i proprietari ed i gestori dei fondi;
 - Tutti i terreni interessati dalla localizzazione delle aree temporanee di cantiere saranno preventivamente scoticati ed opportunamente trattati, per evitarne il degrado (perdita di fertilità).
 - Alla chiusura delle attività di cantiere, si provvederà al ripristino del suolo in tutte le aree interferite. In fase di ripiegamento del cantiere gli interventi volgeranno alla sistemazione del terreno agricolo finalizzata al recupero della produttività e della fertilità dello stesso. In particolare, si provvederà a rimuovere tutti quei materiali portati in superficie dalle operazioni di scavo e di caratteristiche tali da essere incompatibili con le finalità produttive.
 - Il materiale di scotico proveniente dalle aree di cantiere sarà stoccato ed utilizzato per i ripristini nel più breve tempo possibile.
 - Le varie tipologie di suolo attraversate verranno preservate anche nella loro struttura ricostituendole senza impoverirle
 - Al termine della fase di costruzione, verranno effettuati i seguenti interventi di ripristino:
 - rimozione di mezzi e attrezzature;
 - sigillatura e sepoltura degli eventuali pozzi;
 - smantellamento delle infrastrutture aggiuntive;
- g) *dovrà essere elaborato un piano dettagliato per l'approntamento e la gestione dei cantieri (rumore, polveri, governo delle acque, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera), la sistemazione finale delle aree da utilizzare, la viabilità di accesso, nonché il cronoprogramma di dettaglio dei lavori;*

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

- T00CA00CANRE01B Relazione descrittiva;
- T00CA00CANPL01B Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere;
- T00CA00CANPL02A Gestione continuità irrigua e viabilità interpodereale;
- T00CM00CMSCR01B Cronoprogramma;

CONSIDERATO e VALUTATO che è stato elaborato un Piano dettagliato per l'approntamento e la gestione dei cantieri compreso la gestione degli impatti sulle componenti ambientali e sui ricettori sensibili individuati. Il Piano prevede anche la sistemazione finale delle aree da utilizzare e l'organizzazione della viabilità di accesso;

A causa delle svariate attività è stato suddiviso in macrocantieri. Tale suddivisione è servita per individuare i differenti fronti di lavoro ed ottimizzare la programmazione dell'avanzamento di ogni parte d'opera.

- **Macro cantiere 1** – si estende dalla pk 0+200 alla fine del Viadotto su S.S. 32 e canale Regina Elena. L'accesso all'area sarà garantito dallo svincolo della tangenziale esistente (accesso Q), dalla S.S. 32 (accessi O e P) e dall'accesso N;
- **Macro cantiere 2** – è costituito da un tratto completamente in rilevato che si estende dalla pk 0+394.00 alla 0+639.40. Al suo interno è prevista la realizzazione di un ponticello su canale di irrigazione (pk 0+536.00) e due manufatti scatolari per la trasparenza idraulica (pk 0+460.00 e 0+565.00);
L'accesso all'area sarà garantito dall'accesso al cantiere n. N previa allargamento e stabilizzazione della strada podereale esistente, la quale prevede una doppia curva di difficile percorribilità dei mezzi pesanti di cantiere. Sarà inoltre possibile accedere all'area tramite il Viadotto sul canale Regina Elena, situato nel macro cantiere 1, ed il Viadotto sul Torrente Terdoppio, situato nel macro cantiere 3, che saranno già completati nel periodo previsto per i lavori sul macro cantiere 2;
- **Macro cantiere 3** – consiste nel cantiere di realizzazione del Viadotto sul Torrente Terdoppio. L'accesso all'area sarà garantito dalla viabilità interna di cantiere proveniente dai macro cantieri 1 e 2 e dal guado temporaneo realizzato sul Torrente Terdoppio;
- **Macro cantiere 4** – è costituito da un tratto completamente in rilevato che si estende dalla pk 1+097.45 alla 1+563.37. Al suo interno sono previsti un ponticello su canale di irrigazione (pk 1+241.89) e 4 manufatti scatolari per la trasparenza idraulica (pk 1+122.00, 1+172.00, 1+222.00, 1+272.00). L'accesso all'area sarà garantito dalla viabilità interna di cantiere proveniente dai macro cantieri 1, 2 e 3;
- **Macro cantiere 5** – comprende il ponte sulla linea FS Alessandria – Arona, il rilevato che va dalla pk 1+097.45 alla pk 2+412.31, il viadotto su FS e S.P. 229, lo Svincolo 1 ed il rilevato dalla pk 2+537.31 alla pk 2+750.00. Al suo interno è prevista inoltre la realizzazione di un ponticello su canale di irrigazione (pk 1+724.95), un manufatto scatolare per la trasparenza idraulica (pk 2+190.00) nonché, in aggiunta ai precedenti, uno scatolare per il passaggio dei mezzi agricoli (pk 1+520,00). L'accesso all'area sarà garantito dallo svincolo 1 (accessi H ed I). Per eseguire le spalle del viadotto della FS Alessandria-Arona, verranno utilizzati gli accessi M e K;
- **Macro cantiere 6** – è costituito da un tratto completamente in rilevato che si estende dalla pk 2+750.00 alla pk 4+340.00. Al suo interno è prevista la realizzazione di 5 ponticelli e scatolari su canali di irrigazione (pk 2+908.86, 3+328.31, 3+660.67, 3+779.15 e 4+098.35) e di ulteriori 4 manufatti scatolari per la trasparenza idraulica (pk 4+313.62, 4+263.62, 4+213.62, 4+163.62). Risulta inoltre necessario uno scatolare di attraversamento per mezzi agricoli alla pk 2+760. L'accesso all'area sarà garantito dalla viabilità interna di cantiere proveniente dal macro cantiere 5 unita al percorso F;
- **Macro cantiere 7** – consiste nel cantiere di realizzazione del Viadotto sulla linea FS Vignale – Varallo, Torrenti Roggia Mora e Agogna e S.P. 299. L'accesso all'area sarà garantito dalla viabilità interna di cantiere proveniente dai macro cantieri 6 e 8 e dalle viabilità D ed E riportate in planimetria. La continuità di tali viabilità sarà garantita anche in corrispondenza dei due torrenti Agogna e Roggia Mora tramite due guadi;
- **Macro cantiere 8** – comprende il tratto in rilevato che va dalla pk 4+915.19 alla 5+025.00 e il cosiddetto Svincolo 2 sulla S.P. 299. L'accesso all'area sarà garantito dalla S.P. 299, in entrambi i sensi di marcia (accessi B e C);
- **Macro cantiere 9** – consiste nelle attività relative alla realizzazione della rotatoria della zona industriale;

CONSIDERATO e VALUTATO che è stato elaborato il cronoprogramma dei Lavori (documento: T00CM00CMSCR01B);

CONSIDERATO che sono state affidate all'A.T.I. le attività di bonifica da ordigni bellici la cui durata è stimata in mesi 4 a partire dalla effettiva disponibilità delle aree oggetto di intervento, e una volta ultimate queste attività, il cronoprogramma conferma la durata dei lavori stabilita in sede di gara, ossia 1096 giorni naturali e consecutivi. La durata complessiva dei lavori risulta pertanto essere pari a 1216 giorni naturali e consecutivi;

CONSIDERATO che i livelli superiori del programma consistono nelle attività preliminari e nella scomposizione dei lotti 0 e 1 nei seguenti item:

- Bonifica da ordigni bellici
- Sottoservizi e linee aeree
- Opere d'arte
- Opere stradali
- Manufatti scatolari per trasparenza idraulica e passaggi fauna
- Opere idrauliche
- Impianti di illuminazione
- Finiture opere d'arte
- Opere di mitigazione e compensazione ambientale
- Attività finali

CONSIDERATO che sono state inserite le finestre temporali relative ai periodi irrigui ed ai periodi di asciutta delle risaie. Le fasce temporali relative alla stagione di asciutta dei canali irrigui sono pertanto identificate con specifici item. Tale distinzione consente di mettere in evidenza le attività che necessariamente devono essere eseguite nei periodi di asciutta, cioè tutte le opere d'arte insistenti sui canali di irrigazione e le opere spondali dei torrenti (evidenziate nel cronoprogramma a base di gara con item di colore verde), nello specifico si riepilogano le suddette attività:

- Ponticelli e scatolari su canali di irrigazione
- Manufatti scatolari per trasparenza idraulica e passaggi fauna
- Scatolari idraulici per accesso ai fondi agricoli (attività extra contratto)
- Separatori di idrocarburi e vasche di laminazione
- Materassi Reno
- Mantellata di protezione

Le opere stradali sono state suddivise in tratti sulla base delle chilometriche individuate dai macro cantieri. Le aree dei macro cantieri sono destinate allo stoccaggio dei materiali, mezzi e attrezzature di cantiere;

h)) della definizione del layout di cantiere dovrà essere prevista la massima distanza possibile tra le sorgenti di polvere ed i recettori, con particolare attenzione alle aree residenziali; si prevederà inoltre l'integrale ripristino a fine lavori delle aree impegnate, con ricucitura del tessuto preesistente;

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

- T00CA00CANRE01B Relazione descrittiva;
- T00CA00CANPL01B Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere;
- T00CA00CANSC01B Impatti ambientali durante le fasi di costruzione ed eventuali mitigazioni;
- T00CM00CMSET01A Integrazione Capitolato Speciale d'Appalto;
- T00MO00MOARE03B Studio sui ricettori di impatto;

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

CONSIDERATO e VALUTATO che sono stati individuati i ricettori di impatto e suddivisi per fase di cantiere e di esercizio: per ciascuno di essi è riportata l'ubicazione, la fonte che ne genera le interferenze e la tipologia:

FASE DI CANTIERE				
Codifica Ricettore Studio Acustico PD	Codifica Ricettore PE	Ubicazione ricettore	Attività/fonte di impatto	Tipologia ricettore
R17 – R18 -R19	Ricettore 1	Cascina Barbarossa e Cascina Cantarana	aree di cantiere operativo di / aree logistiche / aree deposito	Ambiente Antropico (case isolate)
	Ricettore 2	Canale demaniale Regina Elena	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente naturale (sistema dei canali irrigui)
	Ricettore 3	Canale irriguo	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente naturale (sistema dei canali irrigui)
	Ricettore 4	Torrente Terdoppio	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente naturale (Torrente Terdoppio)
	Ricettore 5	Canale irriguo	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente naturale (sistema dei canali irrigui)
	Ricettore 6	Linea Ferroviaria FS Alessandria Arona	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente antropico (rete infrastrutturale)
	Ricettore 7	Cascina Mirabello	Aree di cantiere operativo	Ambiente Antropico (case isolate)
	Ricettore 8	Canale irriguo	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente naturale (sistema dei canali irrigui)
	Ricettore 9	Cascina Eletto	Aree di cantiere operativo	Ambiente Antropico (case isolate)
	Ricettore 10	Linea aerea AT 132 kv	Aree di cantiere operativo	Ambiente antropico (rete infrastrutturale)

FASE DI CANTIERE				
Codifica Ricettore Studio Acustico PD	Codifica Ricettore PE	Ubicazione ricettore	Attività/fonte impatto	di Tipologia ricettore
	Ricettore 11	Linea Ferroviaria FS Novara - Domodossola	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente antropico (rete infrastrutturale)
	Ricettore 12	SS n. 229	Realizzazione svincolo aree di cantiere operativo di / aree logistiche / aree deposito	Ambiente antropico (rete infrastrutturale)
R16 – R21 – R22 – R23	Ricettore 13	Istituto Tecnico Agrario Bonfantini	Realizzazione svincolo aree di cantiere operativo di / aree logistiche / aree deposito	Ambiente Antropico
	Ricettore 14	Canale irriguo e strada vicinale	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente naturale (sistema dei canali irrigui) Ambiente antropico (rete infrastrutturale)
R10- R11 – R12 – R13 – R14 – R15	Ricettore 15	Cascina Isarno	aree di cantiere operativo di / aree logistiche / aree deposito	Ambiente Antropico (case isolate)
	Ricettore 16	Canale irriguo	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente naturale (sistema dei canali irrigui)
	Ricettore 17	Canale irriguo	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente naturale (sistema dei canali irrigui)
	Ricettore 18	Canale irriguo	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente naturale (sistema dei canali irrigui)

FASE DI CANTIERE				
Codifica Ricettore Studio Acustico PD	Codifica Ricettore PE	Ubicazione ricettore	Attività/fonte impatto	di Tipologia ricettore
	Ricettore 19	Strada vicinale	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente antropico (rete infrastrutturale)
R6 – R7 R8 – R9	Ricettore 20	Cascina Asilo Rurale Roncalli	aree di cantiere operativo	Ambiente Antropico (case isolate)
	Ricettore 21	Torrente Agogna	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente naturale (Torrente Agogna)
R3 – R4 – R5	Ricettore 22	Cascinotto Mora	aree di cantiere operativo di / aree logistiche / aree deposito	Ambiente Antropico (case isolate)
	Ricettore 23	Roggia Mora	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente naturale (sistema dei canali irrigui)
	Ricettore 24	FS Novara-Varallo	Realizzazione dell'attraversamento	Ambiente antropico (rete infrastrutturale)
	Ricettore 25	Strada vicinale	Realizzazione dello svincolo	Ambiente antropico (rete infrastrutturale)
	Ricettore 26	SS n. 299	Realizzazione svincolo	Ambiente antropico (rete infrastrutturale)

CONSIDERATO e VALUTATO che l'organizzazione delle attività di cantiere tengono conto della localizzazione dei ricettori sopra identificati: l'attività complessiva di cantiere è stata suddivisa in macro cantieri. Tale suddivisione serve ad individuare i differenti fronti di lavoro ed ottimizzare la programmazione dell'avanzamento di ogni parte d'opera;

CONSIDERATO e VALUTATO che le aree di stoccaggio e di deposito temporaneo materiale non contengono impianti fissi o baraccamenti e sono distribuite per tutta la lunghezza dell'opera, garantiranno una superficie complessiva di 18.200 m² (4.000 + 4.000 + 5.500+4.700);

Le aree sono state individuate per la deposizione del materiale in attesa della destinazione finale. Sono utilizzate ed organizzate sulla base della preventiva caratterizzazione chimica dei terreni e dei materiali, sulla loro compatibilità ambientale e idoneità ad essere riutilizzati nella fase di corso d'opera. I materiali che verranno depositati nelle aree sono suddivisi nelle seguenti categorie:

- terreno sterile derivante da scavi all'aperto;

- terreno vegetale (corrispondente al primo strato di terreno, risultante dalle operazioni di scotico pari a 20 cm).

CONSIDERATO e VALUTATO che le aree di deposito, con dimensioni diverse in funzione dei quantitativi di materiali da accumulare, verranno realizzate in modo da contenere al minimo gli impatti sulle matrici ambientali, con specifico riferimento alla tutela delle acque superficiali e sotterranee ed alla dispersione delle polveri, con eventuale e continua umidificazione della superficie del deposito del materiale;

CONSIDERATO e VALUTATO che per le aree destinate all'assemblaggio delle travi, sarà utilizzata un'area di 18.300 m² (7.500 + 2.800 + 5.500 + 2.000 + 500), così distribuiti:

- occhiello all'interno del ramo dello svincolo 2 (7.500 m²) a servizio della realizzazione del Viadotto sul Torrente Agogna ed il Roggia Mora;
- area trapezoidale già definita in fase di gara tra il Torrente Agogna ed il Roggia Mora (2.800 m²), anch'essa a servizio della realizzazione del Viadotto sul Torrente Agogna ed il Roggia Mora;
- occhiello all'interno della rampa 1A dello svincolo 2 (5.500 m²), a servizio della realizzazione del viadotto sulla linea FS Novara Domodossola e S.S. 32.
- area trapezoidale già definita in fase di gara in prossimità del canale regina Elena (2.000 m²), a servizio della realizzazione del Viadotto sul Torrente Terdoppio;
- area di deposito materiale di minore dimensione in prossimità della rotatoria presso l'area industriale (500 m²).

Le suddette aree fungeranno da campi di assemblaggio delle travi dei viadotti, realizzati tutti tramite varo dal basso e con montaggio degli elementi di carpenteria in situ. All'interno delle aree sarà pertanto riservata una zona destinata al montaggio delle carpenterie ivi stoccate;

Per le aree destinate ad assemblaggio travi si prevede un'installazione minima con una baracca ufficio la cui fornitura elettrica sarà garantita da gruppo di continuità, servizi allestiti con WC chimici ed un magazzino per i materiali di consumo. Le attrezzature previste saranno spostate nelle diverse aree individuate in contemporanea all'avanzamento dei lavori.

CONSIDERATO e VALUTATO che le lavorazioni da svolgere per la preparazione delle aree temporanee di cantiere comprendono:

- taglio di eventuale vegetazione esistente;
- scotico del terreno vegetale (30 cm) ed accantonamento in cumuli al margine dell'area da gestire in modo da garantire la conservazione delle caratteristiche agronomiche e quindi il riutilizzo per il ripristino finale delle aree;
- livellamento del terreno e formazione di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento delle zone maggiormente soggette a traffico (questa fase può anche comportare attività di scavo, sbancamento, riporto, rimodellazione);
- compattazione e posa di un sottofondo in misto stabilizzato;
- realizzazione fosso disperdente per l'allontanamento delle acque meteoriche.

i) *dovranno essere fornite informazioni di dettaglio sulla possibilità di utilizzare per le opere di progetto i materiali provenienti da demolizione;*

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

- T00GE02GETRE04B Piano di gestione terre e rocce da scavo (D.lgs 152/2006 e smi);
- T00GE02GETRE06A Piano di reperimento e di gestione dei materiali (LR 23/2016);

CONSIDERATO e VALUTATO che nella documentazione viene definita la gestione delle terre e rocce da scavo e il bilancio delle terre, così come indicato nella matrice di seguito allegata.

Risultano necessarie delle forniture e dei volumi da smaltire mediante recupero ambientale in cave autorizzate;

MATRICE BILANCIO MATERIE					FABBISOGNI CORPO STRADALE E OPERE D'ARTE (tot. 1.135.927,9 mc)						
					Terreno vegetale e rimod.ti [mc]	Rilevati [mc]	Bonifiche [mc]	PPP [mc]	Rinterri, ritombamenti [mc]		
					66.646,3	918.909,1	60.225,8	42.691,4	47.455,3		
da computo di offerta	[mc]	% di riutilizzo	di cui riutilizzabili [mc]	RECUPERI E RIUTILIZZI				%	[mc]	RIMODELLAMENTI IN AREE INTERNE CANTIERE (svincoli)	
Scavi scotico, PPP	42.691,9	40%	17.188,3	17.188,3				59,7%	25.503,6		
Scavi bonifica	60.225,8	100%	60.225,8	42.396,1			17.829,7	0,0%	0,0		
Scavi fossi di guardia	1.164,0	100%	1.164,0	1.164,0				0,0%	0,0		
Scavi opere d'arte maggiori e minori	40.400,0	97%	39.109,8	5.897,8	29.890,8		3.321,2	3,2%	1.290,2		
Perforazione pali	12.389,7	100%	12.389,7		12.389,7			0,0%	0,0		
Scavi sovrastruttura stradale	330,2	47%	154,6				154,6	53,2%	175,6		
Scavi opere idrauliche	17.144,0	100%	17.144,0		8.572,0		8.572,0	0,0%	0,0		
Scavo rilevato eseguito	6.727,0	100%	6.727,0		6.727,0			0,0%	0,0		
Parziali	181.072,6	85%	154.103,3	66.646,2	57.579,5	0,0	0,0	29,877,5	14,9%		26.969,3
DEMOLIZIONI	Pavimentazioni stradali	9.240,00	0%	0,00					100%	9.240,0	IMPIANTO TRATTAMENTO
	Opere in calcestruzzo	698,54	0%	0,00					100%	698,5	
	Parziali	9.938,54	0%	0,00	0,0			0,0	0,0	100%	
					0	861.329,5	60.225,8	42.691,4	17.577,8		
					FORNITURE CORPO STRADALE E OPERE D'ARTE (tot. 981.824,6 mc di cui 762.907,74 mc di materiale riciclato e 218.916,86 mc da cava)						

Tabella riassuntiva del Bilancio Terre

		Litologia per tipologia di scavo (%)					
		FGW1	FGW3	FGW4	FGW5	FGW6	AL
SCAVI	Scavi scotico, PPP						
	Scavi bonifica	70				30	
	Scavi fossi di guardia	50				50	
	Scavi opere d'arte maggiori e minori	25				50	25
	Perforazione pali		1	43	18	38	
	Scavi sovrastruttura stradale						
	Scavi opere idrauliche	50				50	
	Scavo rilevato eseguito						

Percentuale di litotipo scavato per ciascun tipo di scavo

CONSIDERATO e VALUTATO che

- verranno prodotti circa 181.000 m³ di materiale, proveniente principalmente da bonifiche, preparazione dei piani di posa, fondazioni opere d'arte ed opere idrauliche;
- tali volumi verranno riutilizzati **pressoché interamente all'interno del cantiere** sia per i fabbisogni del corpo stradale e opere d'arte (154.000 m³) che per i rimodellamenti in aree interne al cantiere – aree svincoli (27.000 m³), in considerazione del completo rispetto dei limiti imposti dal D.Lgs 152/2006 tabella A.
- la fornitura sarà invece di 981.825 m³ per il corpo stradale e per le opere d'arte (costituita sia da materiale di cava per circa 218.917 m³ e sia da riciclati per la restante parte pari a 762.908 m³).

j) *le macchine di cantiere con motore diesel dovranno essere dotate di filtri di abbattimento del particolato; si utilizzeranno gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche, al fine di minimizzare le emissioni, si impiegheranno inoltre, ove possibile, apparecchi di lavoro a basse emissioni (con motore elettrico);*

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

- T00CA00CANRE01B Relazione descrittiva;
- T00CM00CMSET01A. Integrazione Capitolato Speciale d'Appalto;

CONSIDERATO e VALUTATO che nel Capitolato Speciale d'Appalto è stato inserito l'utilizzo di mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, ossia dotati di sistemi di abbattimento del particolato per cui viene prevista idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza anche attraverso misure dell'opacità dei fumi;

La prescrizione C.1.1 a, b, c, d, e, f, g, h, i, j è ottemperata.

C.2 Ambiente idrico

C.2.1 Relativamente al sistema di smaltimento delle acque meteoriche è necessario che il Proponente rediga in fase di progettazione esecutiva, il Piano di Intervento in caso di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

- T00CA00CANSC02B Piano di Intervento in caso di sversamenti accidentali;

CONSIDERATO e VALUTATO che nella documentazione sono state individuate specifiche istruzioni operative per lo stoccaggio, il trasporto e la gestione delle sostanze pericolose e definite le azioni da seguire in caso di sversamenti accidentali, all'esterno o all'interno dei cantieri;

CONSIDERATO e VALUTATO che le azioni previste allo scopo di minimizzare eventuali sversamenti di liquidi sono:

- uso di contenitori idonei al trasporto e allo stoccaggio per ciascun tipo di liquido;
- mantenimento in buono stato di tutti i contenitori;
- il carico, lo scarico e il trasferimento di sostanze potenzialmente inquinanti verrà effettuato sempre in aree impermeabilizzate;
- livello di riempimento dei contenitori sarà sempre ben visibile, al fine di evitare traboccamenti e fuoriuscite di liquidi
- mantenimento in buono stato di tutte le tubature e condotte e relative connessioni destinate al trasporto di liquidi;

[Handwritten signatures and marks]

- effettuazione di regolari ispezioni e manutenzione di tutte le attrezzature e mezzi di lavoro.

Per il contenimento vengono utilizzate le seguenti attrezzature:

- Panni assorbenti
- Granuli oleoassorbenti
- Sabbia
- Big-bags
- Fusti/taniche
- Rotolo di telo in PVC
- Nastro vedo
- Pale, picconi, rastrelli, cesoie per metalli, flessibile.

Altre misure indicate sono:

- sensibilizzare il personale impiegato in cantiere affinché sviluppi metodi di lavoro mirati a prevenire gli scenari;
- effettuare periodicamente (da valutare in funzione della durata del cantiere) delle esercitazioni di simulazione sversamento;
- organizzarsi, in termini di mezzi e attrezzature, al fine di contenere, in modo efficace e tempestivo, l'effetto dannoso derivante dal verificarsi di uno scenario di emergenza.

La prescrizione C.2.1 è ottemperata.

C.2.2 l'area sede degli interventi in progetto è diffusamente caratterizzata dalla presenza di terreni ad elevata permeabilità ed è interessata da una rete di canali di irrigazione. Preso atto dell'impatto positivo, a carico delle acque sotterranee derivante dalla realizzazione di un sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma, risulta necessaria la programmazione di una attenta gestione delle attività di cantiere, anche in relazione all'ubicazione delle strutture e degli impianti;

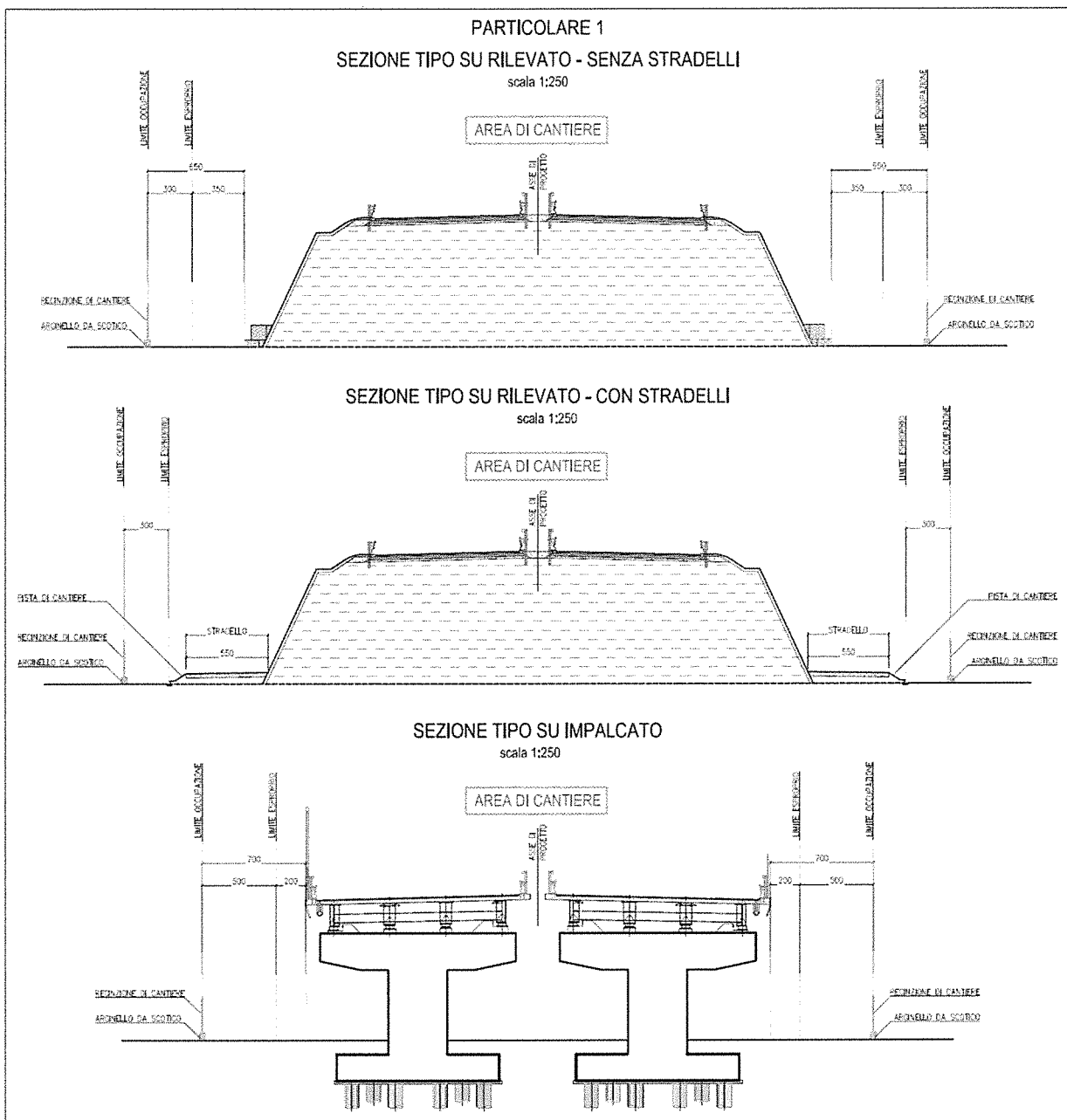
CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

- T00CA00CANRE01B Relazione descrittiva;
- T00CA00CANPL01B Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere;
- T00CA00CANPL02A Gestione continuità irrigua e viabilità interpodereale;

CONSIDERATO e VALUTATO che l'attività complessiva di cantiere è stata suddivisa in 9 macro cantieri suddivisi sulla base delle opere d'arti presenti;

CONSIDERATO e VALUTATO che l'attività primaria programmata per la gestione del cantiere e la risoluzione delle interferenze con l'ambiente a rischio è la formazione di opportuni arginelli in terreno vegetale (materiale derivante dallo scotico delle aree), localizzati ai lati delle aree di cantiere, in corrispondenza del limite di occupazione temporanea. Tali elementi hanno la funzione fondamentale di riparare il cantiere dalle acque di coltura con cui vengono allagati i campi coltivati che circondano il cantiere. La realizzazione di tali elementi permette la risoluzione contemporanea di due criticità proprie di un cantiere situato all'interno di una importante area agricola come quella in oggetto: la continuità delle lavorazioni da parte dei coltivatori e la possibile presenza di acqua superficiale nel cantiere.

Gli arginelli permettono di separare in modo netto le aree, permettendo ai proprietari degli appezzamenti di terreno di poter continuare le coltivazioni e contemporaneamente di poter lavorare senza presenza di acqua anche durante i periodi di irrigazione;



Sezioni tipo con indicazione del sistema di arginatura

CONSIDERATO e VALUTATO che il Capitolato Speciale d'Appalto contiene indicazioni in merito:

- alle attività in linea che occuperanno ampie superfici circondate da appezzamenti destinati a risaia e/o seminativo irriguo (zone in rilevato o interessate da opere d'arte maggiori), la cantierizzazione creerà un impedimento del passaggio dell'acqua a causa della presenza degli arginelli, tali problematiche verranno gestite tempestivamente e localmente in accordo con i coltivatori locali e prevedono che l'Appaltatore provveda o a realizzare uno o più canali provvisori, opportunamente protetti e recintati, tramite i quali sarà possibile far giungere l'acqua di irrigazione, attraversando il cantiere, oppure a posizionare tubazioni di idoneo diametro, interrato, con la stessa funzione;
- Qualora si rendesse necessario da parte dei coltivatori l'attraversamento del cantiere con i mezzi agricoli, verranno realizzati dei percorsi provvisori che consentano agli stessi l'attraversamento in sicurezza del cantiere;

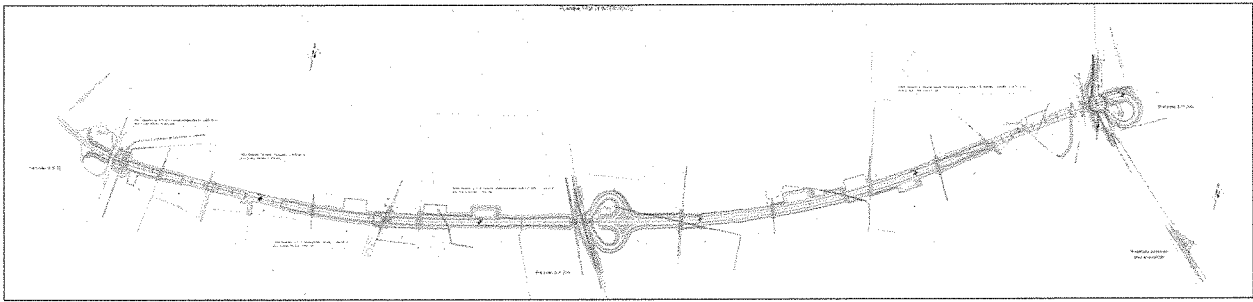
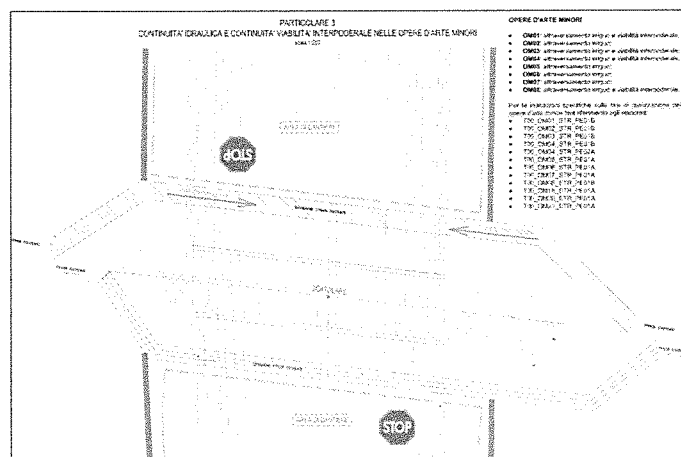


TABELLA DI RIEPILOGO DELLE INTERFERENZE			
ID	TIPOLOGIA INTERFERENZA	SCHEMA TIPO APPLICABILE	ALTRE POSSIBILI SOLUZIONI
A	ATTRAVERSAMENTO ACQUA DI COLTURA NORD-SUD	PARTICOLARE 2 - SOLUZIONE 1/SOLUZIONE 2	-
1	OM01 - CONTINUITA' IRRIGUA E VIABILITA' INTERPODERALE	PARTICOLARE 3	-
2	CONTINUITA' VIABILITA' INTERPODERALE	PARTICOLARE 2 - SOLUZIONE 3	VIABILITA' ALTERNATIVA ESISTENTE
3	OM02 - CONTINUITA' IRRIGUA	PARTICOLARE 3	-
4	CONTINUITA' VIABILITA' INTERPODERALE	-	NUOVA VIABILITA'
5	CONTINUITA' VIABILITA' INTERPODERALE	PARTICOLARE 2 - SOLUZIONE 3	-
6	OM03 - ATTRAVERSAMENTO IRRIGUO E VIABILITA' INTERPODERALE	PARTICOLARE 3	VIABILITA' ALTERNATIVA ESISTENTE
7	ATTRAVERSAMENTO IRRIGUO E VIABILITA' INTERPODERALE	PARTICOLARE 2 - SOLUZIONE 1/SOLUZIONE 2	VIABILITA' ALTERNATIVA ESISTENTE
8	ATTRAVERSAMENTO IRRIGUO E VIABILITA' INTERPODERALE	PARTICOLARE 2 - SOLUZIONE 1/SOLUZIONE 2	VIABILITA' ALTERNATIVA ESISTENTE
9	OM04 - ATTRAVERSAMENTO IRRIGUO E VIABILITA' INTERPODERALE	PARTICOLARE 3	-
10	OM05 - ATTRAVERSAMENTO IRRIGUO	PARTICOLARE 3	-
11	OM06 - ATTRAVERSAMENTO IRRIGUO	PARTICOLARE 3	-
12	OM07 - ATTRAVERSAMENTO IRRIGUO E VIABILITA' INTERPODERALE	PARTICOLARE 3	-
13	OM08 - ATTRAVERSAMENTO IRRIGUO E VIABILITA' INTERPODERALE	PARTICOLARE 3	-
14	ATTRAVERSAMENTO IRRIGUO	PARTICOLARE 2 - SOLUZIONE 3	-
15	ATTRAVERSAMENTO IRRIGUO E VIABILITA' INTERPODERALE	PARTICOLARE 2 - SOLUZIONE 1/SOLUZIONE 2	-

Stralcio Planimetria Gestione continuità irrigua e viabilità interpodereale

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto concerne le opere d'arte minori necessarie a consentire la continuità irrigua e di passaggio è stato previsto il mantenimento sia della percorribilità delle strade interpoderali che dell'esercizio dei canali irrigui durante le attività di cantiere;



La prescrizione C.2.2 è ottemperata.

C.2.3 tenuto conto della elevata permeabilità dei terreni e della presenza di una sviluppata rete di canali di irrigazione, che potrebbero costituire mezzi di veicolazione degli inquinanti nel caso di eventuali contaminazioni, risulta necessario:

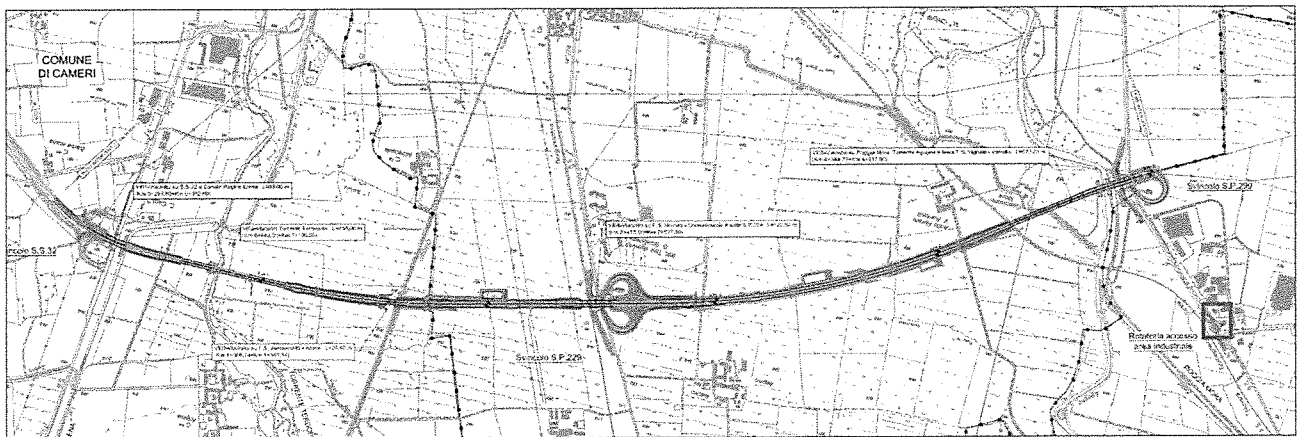
- a) prevedere depositi carburanti, officine per la manutenzione, depositi oli e lubrificanti ed esausti solo per i mezzi la cui ridotta mobilità non consenta lo svolgimento delle relative operazioni nelle aree esterne normalmente preposte a dette attività;

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

- T00CA00CANRE01B Relazione descrittiva;
- T00CA00CANPL01B Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere;
- T00CA00CANSC02B Piano di Intervento in caso di sversamenti accidentali;

CONSIDERATO e VALUTATO che il campo base sarà allestito esternamente alle aree di cantiere in area idonea alla localizzazione, già attualmente dotata di tutte le urbanizzazioni. (rete fognaria, acquedotto, rete elettrica). All'interno di tale area trovano localizzazione i depositi carburanti, le officine per la manutenzione, i depositi oli e lubrificanti ed esausti;

L'area è localizzata nelle vicinanze della futura rotatoria area industriale di Nibbia prevista nel PE in un impianto industriale oggi dismesso;



Planimetria generale di progetto e localizzazione campo base

Handwritten signatures and initials are scattered across the bottom of the page. On the right side, there is a vertical signature that appears to be 'a' or 'u'. At the bottom center, there is a signature that looks like 'S'. To the right of that, there are several other signatures, including one that is very large and stylized, and another that is more compact. At the bottom left, there are a few smaller signatures and initials.



- b) *garantire, in relazione al cantiere che sarà sede, tra l'altro, della caratterizzazione delle terre di scavo, la funzionalità della rete irrigua superficiale e l'isolamento dei suoli e dei corpi idrici superficiali profondi;*

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

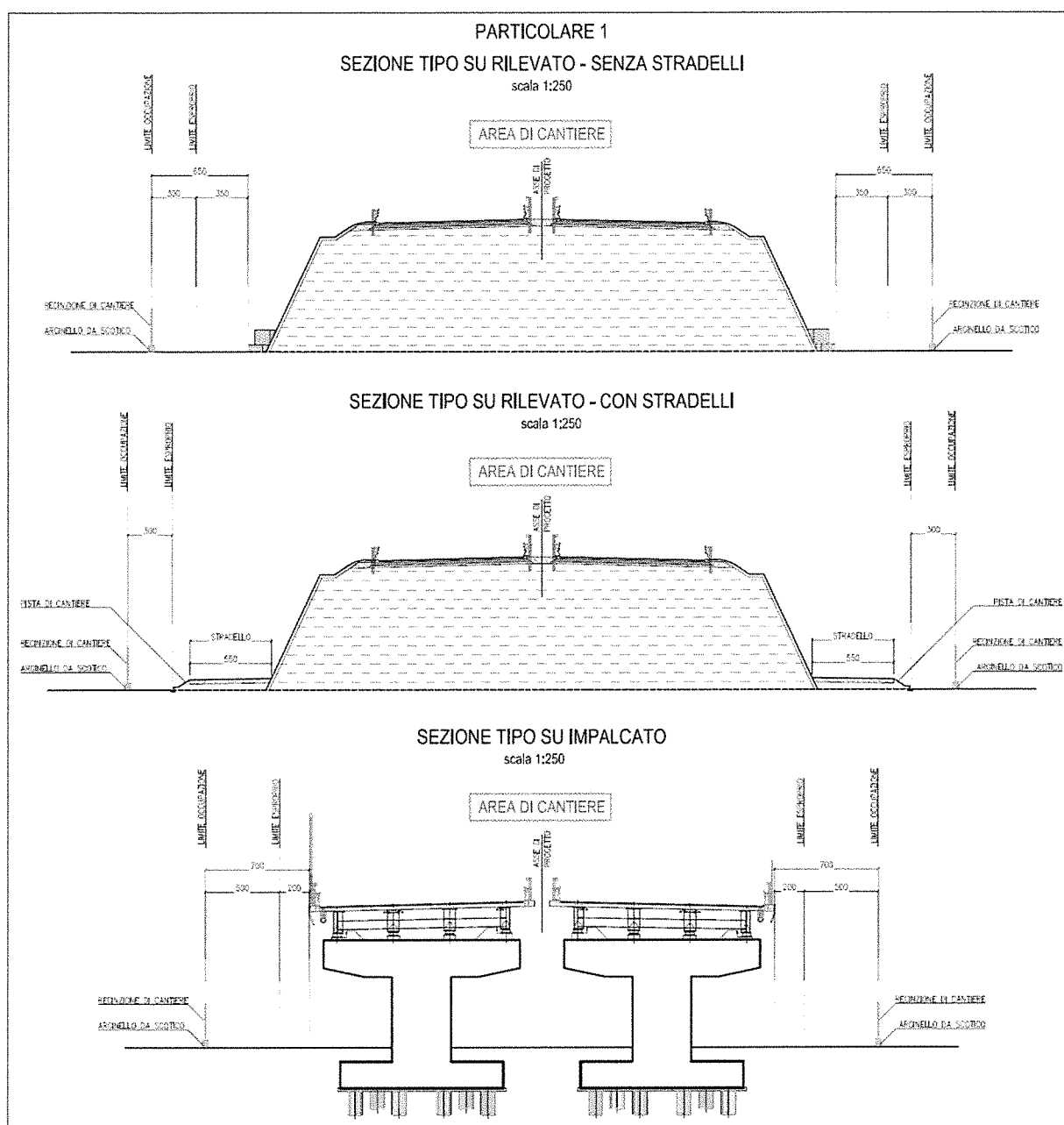
- T00CA00CANRE01B Relazione descrittiva;
- T00CA00CANPL01B Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere;
- T00CA00CANPL02A Gestione continuità irrigua e viabilità interpodereale;

si rileva la particolare attenzione nel definire le attività di cantiere finalizzata alla conservazione dell'assetto idrogeologico e del sistema irriguo.

Uno dei principali obiettivi a cui pervenire, anche in fase di realizzazione dei lavori, è la totale fruibilità, da parte del Consorzio Irriguo Est Sesia e dei coltivatori, dell'intero sistema di canali lungo il tracciato dell'opera; è stato quindi previsto nell'organigramma di gestione del cantiere una specifica figura che si dedicherà ad un costante interfacciamento con il Consorzio e i coltivatori interferiti. I criteri adottati per il mantenimento della continuità irrigua e di transito sulla viabilità interpodereale risultano strettamente legati alle attività agricole. Pertanto, qualsiasi intervento è necessariamente subordinato alle suddette attività e reso coerente con la tempistica delle lavorazioni per la realizzazione delle opere in progetto.

L'attività primaria che verrà realizzata riguarda la formazione di opportuni arginelli in terreno vegetale (materiale derivante dallo scotico delle aree), localizzati ai lati delle aree di cantiere, in corrispondenza del limite di occupazione temporanea. Tali elementi hanno la funzione fondamentale di riparare il cantiere dalle acque di coltura con cui vengono allagati i campi coltivati che circondano il cantiere. La realizzazione di tali elementi permette quindi la risoluzione contemporanea di due importanti criticità proprie di un cantiere situato all'interno di una importante area agricola come quella in oggetto: la continuità delle lavorazioni da parte dei coltivatori e la possibile presenza di acqua superficiale nel cantiere.

A collection of handwritten signatures and initials in black ink, scattered across the bottom right portion of the page. The signatures vary in style, including some that appear to be initials or short names, and others that are more elaborate. One signature is notably large and stylized, resembling a cursive 'S' or 'S' with a long tail. There are also several smaller, more compact signatures and initials.



Sezioni tipo con indicazione del sistema di arginatura

Gli arginelli permettono di separare nettamente le aree, permettendo ai proprietari degli appezzamenti di terreno di poter continuare le coltivazioni e di poter lavorare senza presenza di acqua anche durante i periodi di irrigazione. In merito alle attività in linea che occuperanno ampie superfici circondate da appezzamenti destinati a risaia e/o seminativo irriguo (zone in rilevato o interessate da opere d'arte maggiori), si potrebbero rendere necessari interventi specifici e localizzati atti a garantire il transito attraverso le aree di cantiere dell'acqua destinata alla coltura. I casi in cui si dovrà intervenire riguarderanno i terreni in cui la presa d'acqua avviene a nord delle opere in progetto, con successivo passaggio verso sud della stessa da una piana di coltivazione all'altra.

La cantierizzazione creerà un impedimento del passaggio dell'acqua a causa della presenza degli arginelli. Tali problematiche verranno gestite tempestivamente e localmente in accordo con i coltivatori locali e prevedono che l'Appaltatore provveda o a realizzare uno o più canali provvisori, opportunamente protetti e

recintati, tramite i quali sarà possibile far giungere da nord a sud l'acqua di irrigazione, attraversando il cantiere, oppure a posizionare tubazioni di idoneo diametro, interrato, con la stessa funzione.

Per garantire l'isolamento dei suoli e dei corpi idrici superficiali profondi tutti i terreni interessati dalla localizzazione delle aree di cantiere e dal passaggio di mezzi d'opera verranno

- taglio di eventuale vegetazione esistente;
- scottico del terreno vegetale (30 cm) ed accantonamento in cumuli al margine dell'area da gestire in modo da garantire la conservazione delle caratteristiche agronomiche e quindi il riutilizzo per il ripristino finale delle aree;
- livellamento del terreno e formazione di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento delle zone maggiormente soggette a traffico (questa fase può anche comportare attività di scavo, sbancamento, riporto, rimodellazione);
- compattazione e posa di un sottofondo in misto stabilizzato;
- realizzazione fosso disperdente per l'allontanamento delle acque meteoriche

c) *in relazione ai punti precedenti, individuare misure atte a prevenire la contaminazione dei corpi idrici, tra cui sistemi di impermeabilizzazione, drenaggio, raccolta ed eventuale trattamento di fluidi inquinanti, anche in relazione a possibili sversamenti accidentali;*

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

- T00CA00CANSC02B Piano di Intervento in caso di sversamenti accidentali;

CONSIDERATO e VALUTATO che sono state individuate specifiche istruzioni operative per lo stoccaggio, il trasporto e la gestione delle sostanze pericolose e definite le azioni da seguire in caso di sversamenti accidentali, all'esterno o all'interno dei cantieri;

CONSIDERATO e VALUTATO che le azioni previste dal Capitolato Speciale d'Appalto, allo scopo di minimizzare sversamenti di liquidi, sono:

- uso di contenitori idonei al trasporto e allo stoccaggio per ciascun tipo di liquido;
- mantenimento in buono stato di tutti i contenitori;
- il carico, lo scarico e il trasferimento di sostanze potenzialmente inquinanti verrà effettuato sempre in aree impermeabilizzate;
- livello di riempimento dei contenitori sarà sempre ben visibile, al fine di evitare traboccamenti e fuoriuscite di liquidi
- mantenimento in buono stato di tutte le tubature e condotte e relative connessioni destinate al trasporto di liquidi;
- effettuazione di regolari ispezioni e manutenzione di tutte le attrezzature e mezzi di lavoro.

Per il contenimento devono essere utilizzate le seguenti attrezzature:

- Panni assorbenti
- Granuli oleoassorbenti
- Sabbia
- Big-bags
- Fusti/taniche
- Rotolo di telo in PVC
- Nastro vedo
- Pale, picconi, rastrelli, cesoie per metalli, flessibile.

Altre misure consistono nel:

- sensibilizzare il personale impiegato in cantiere affinché sviluppi metodi di lavoro mirati a prevenire gli scenari;

- effettuare periodicamente (da valutare in funzione della durata del cantiere) delle esercitazioni di simulazione sversamento;
- organizzarsi, in termini di mezzi e attrezzature, al fine di contenere, in modo efficace e tempestivo, l'effetto dannoso derivante dal verificarsi di uno scenario di emergenza.

La prescrizione C.2.3 a, b, c è ottemperata.

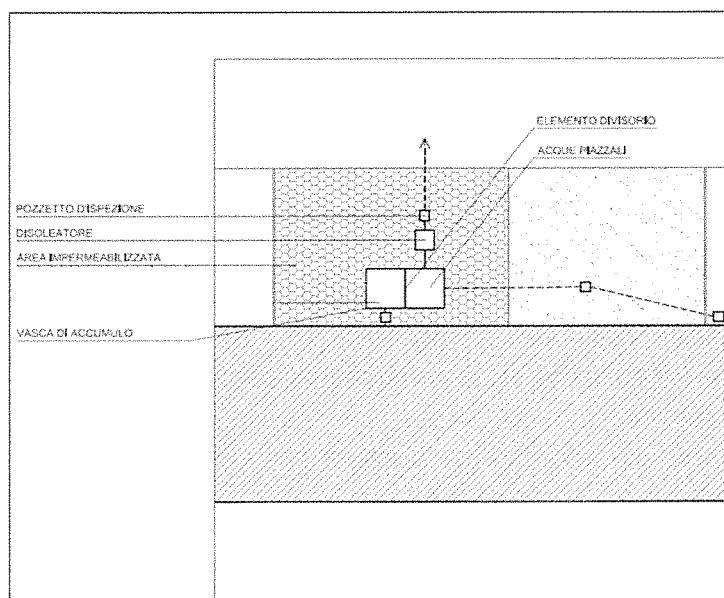
C.2.4 il proponente dovrà specificare le modalità di smaltimento delle acque di uso industriale nei cantieri;

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione tecnica trasmessa da Anas che consiste in:

- T00CA00CANRE01B Relazione descrittiva;
- T00CA00CANPL01B Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere;
- T00CA00CANS02B Piano di Intervento in caso di sversamenti accidentali;

CONSIDERATO e VALUTATO che lo smaltimento delle acque industriali avverrà tramite:

- stoccaggio in serbatoi;
- utilizzo di vasche di raccolta.



Schema tipologico della rete di smaltimento delle acque industriali.

CONSIDERATO e VALUTATO che per permettere un corretto ciclo di produzione del cls ed evitare gli scarichi inquinanti, è previsto un sistema di lavaggio delle betoniere con un sistema di vasche di sedimentazione impermeabilizzate. Queste sono localizzate nelle principali aree e rappresentano il luogo dove la betoniera con calcestruzzo residuo viene riempita d'acqua ed il tamburo viene fatto ruotare per permetterne il lavaggio interno. I materiali contenuti nel tamburo vengono quindi scaricati in una vasca impermeabilizzata con fogli di PVC, nella quale i residui solidi si depositano e l'acqua viene trattata prima di essere riutilizzata o scaricata. La vasca di scarico verrà svuotata ad intervalli regolari e i contenuti solidi sono messi ad asciugare. Questi ultimi saranno inviati in discarica o riciclati.

CONSIDERATO e VALUTATO che al fine di contenere gli impatti sui tratti di viabilità extraurbana impegnati dai transiti dei mezzi pesanti demandati al trasporto dei materiali, saranno attuate le seguenti

precauzioni: pulizia ad umido dei pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere mediante l'installazione di impianti di lavaggio in corrispondenza delle uscite dalle aree di intervento per limitare la dispersione di polveri e di residui di materiali imbrattanti. Il prodotto impiegato per il lavaggio ruote sarà un agente flocculante non classificato come pericoloso ai sensi delle disposizioni di cui alle direttive 67/548/CEE e 1999/45/CE e successive modifiche ed adeguamenti;

La prescrizione lettera C.2.4 è ottemperata

C.4 Rumore e vibrazioni

C.4.1 in fase post operam, e fermo restando la precedente prescrizione di cui al punto B.10.5, per i ricettori che, dai risultati delle simulazioni nello scenario di progetto con mitigazioni comportano superamenti dei limiti normativi, si prescrive la puntuale verifica dei livelli di rumore interni e, in caso di superamento del limite di 40 dBA nel periodo notturno, si prescrive la sostituzione degli infissi e la climatizzazione degli ambienti con altri aventi potere fono isolante superiore, tali da garantire il rispetto della normativa, con oneri a carico del Proponente.

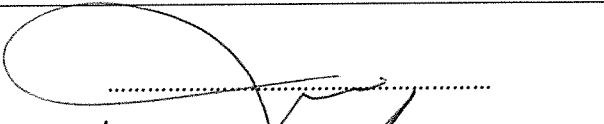
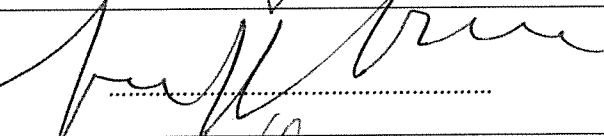
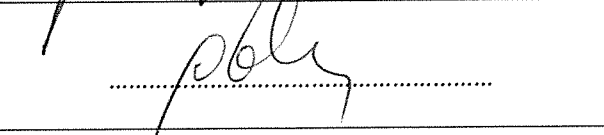
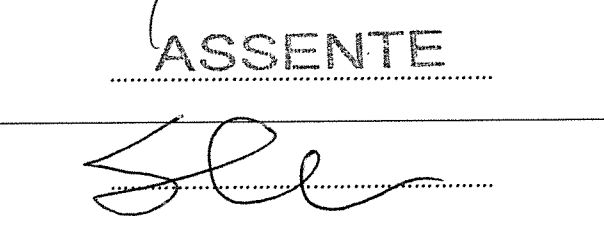
PRESO ATTO che la fase richiesta, per poter ottemperare la prescrizione, è quella **Post - Operam**, la presente prescrizione non è al momento ottemperabile;

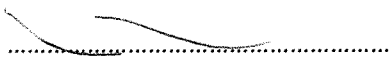
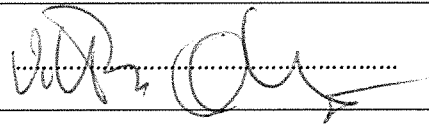
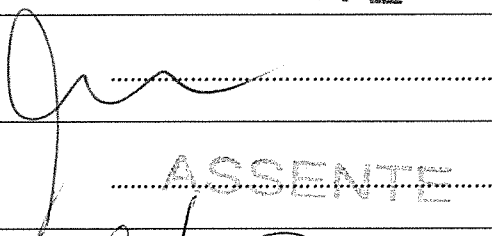
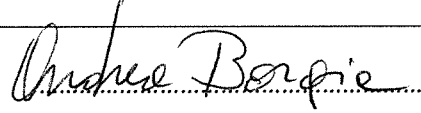
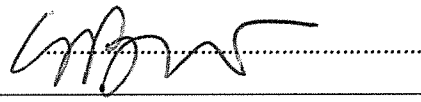
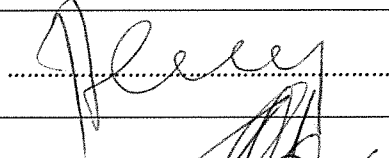
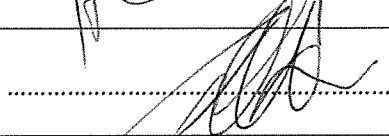
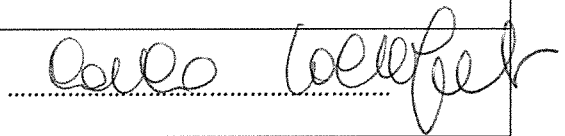
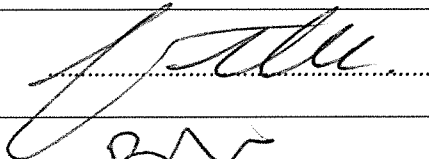
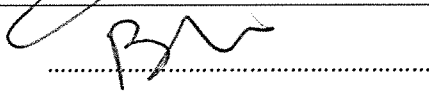
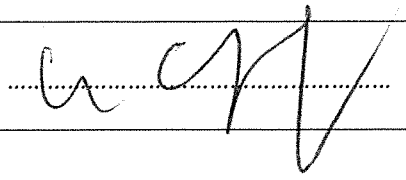
La prescrizione lettera C.4.1 non è attualmente ottemperabile.

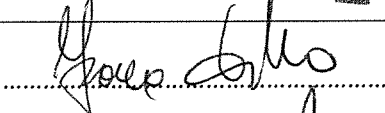
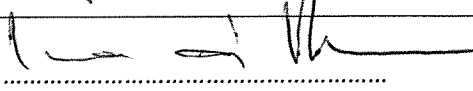
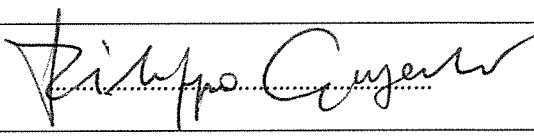
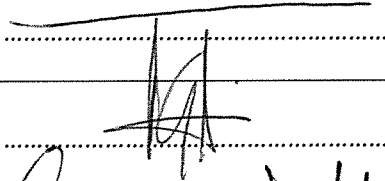
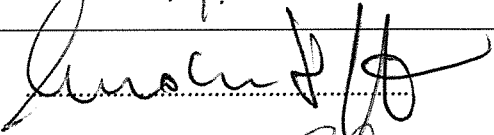
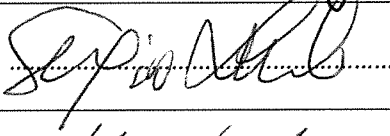
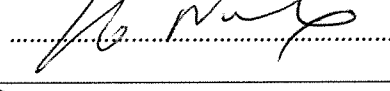
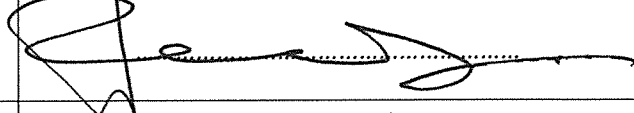


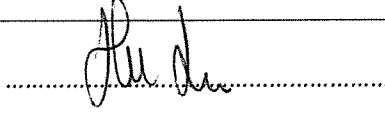
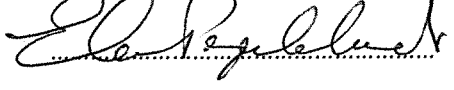
Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'impatto Ambientale – VIA e VAS

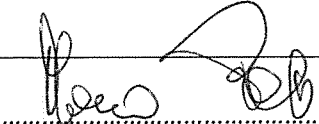
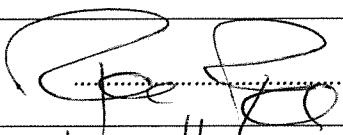
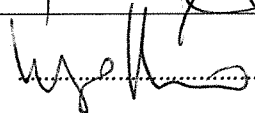
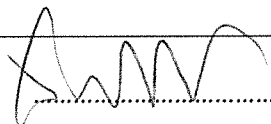
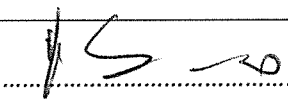
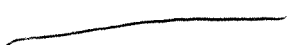
RITIENE

**le prescrizioni "lettera C", contenute nel Decreto n. 254 del 08/06/2012, concernente il progetto "Completamento e ottimizzazione della Torino - Milano con la viabilità locale mediante interconnessione tra la SS32 e la SP 299 - Tangenziale di Novara - Lotto 0 e Lotto 1", di cui:
alle lettere C.1.1, C.2.1, C.2.2, C.2.3, C.2.4 ottemperate;
alla lettera C.4.1 non ottemperabile in questa fase, in quanto attinente alla fase post-operam.**

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	ASSENTE
Avv. Sandro Campilongo	

(Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	

Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	ASSENTE
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
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	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
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	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE