



X

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

pe

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

A, A, A

o

Handwritten signature/initials on the right margin.

Parere n. 9

del 17/03/2008

Progetto:	Collegamento Viario Pomezia – Santa Palomba nel Comune di Pomezia - Roma
Proponente:	Comune di Pomezia

Handwritten mark on the left margin.

Multiple handwritten signatures and initials scattered across the bottom half of the page.

VISTO Il decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTO Il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

VISTO l'art. 6, comma 2 e sgg. della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 20 settembre 2005 di istituzione della Commissione per le valutazioni dell'Impatto Ambientale;

VISTO il D.M. del MATTM del 18 settembre 2007 istitutivo della Commissione Tecnica per le valutazioni dell'impatto ambientale VIA_VAS e del relativo regolamento;

VISTI i D.M di nomina della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS n. GAB/DEC/154/07 del 25 settembre 2007, GAB/DEC/187/07 del 23 ottobre 2007, GAB/DEC/208/2007 del 16 novembre 2007, GAB/DEC/231/2007 del 28 dicembre 2007 e GAB/DEC/232/2007 del 28 dicembre 2007;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale avanzata dal Comune di Pomezia con nota 8241 del 1 febbraio 2006

PRESO ATTO della pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, che è avvenuta in data 1° febbraio 2006 sui quotidiani "Il sole 24 ore" e sul "Il Messaggero"

PRESO ATTO che la Direzione III della Direzione Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente e tutela del territori e del mare con nota prot. DSA-2006-4426 del 17.2.2006 ha evidenziato al proponente il mancato versamento del contributo del 5 per mille ed alcuni elementi di perplessità sull'inquadramento procedurale e programmatico dell'intervento ed in particolare "si chiede di chiarire gli aspetti programmatici dell'intervento sia nel suo complesso che per quanto riguarda i due lotti non inviati in procedura, si chiede altresì alla Regione Lazio, cui la presente è parimenti indirizzata, se siano confermate o meno le previsioni infrastrutturali previste dal PRS per l'area sud del Lazio, che da quanto noto prevede una serie di trasversali tutte confluenti sulla SS148, non adeguata e già con livelli di servizio prossimi ad "E", in particolari periodi dell'anno ed in particolari giorni della settimana con conseguenti alti indici di incidentalità"

PRESO ATTO dell'assenza di risposte di ordine tecnico alle perplessità evidenziate ma visto il completamento della procedura amministrativa per poter iniziare l'istruttoria, la DSA con nota DSA-2007-812 del 12 gennaio 2007 ha trasmesso l'istanza alla Commissione VIA, che l'ha acquisita al prot. CVIA-2007-159 del 16 gennaio 2007.

PRESO ATTO che con nota del 22 gennaio 2007 il Presidente della Commissione per la VIA ha assegnato l'istruttoria al Gruppo Istruttore composto da ing. Mauro Di Prete (referente), dott. Siro Corezzi e dott. Enrico Proia

PRESO ATTO CHE

- o esaminata la documentazione consegnata, alla luce delle riunioni convocate presso la sede del Ministero dell'Ambiente in data 12.2.2007 (rinviata per assenza del proponente) e 21.3.2007, del sopralluogo effettuato in data 28.3.2007 il Gruppo Istruttore come sopra nominato ha ritenuto necessario che la documentazione agli atti dovesse essere integrata al fine di consentire il completamento dell'istruttoria.

- o Detto gruppo istruttore ha predisposto la richiesta di integrazioni in data 3 aprile 2007 e la stessa è stata inviata dal Ministero dell'Ambiente al proponente con nota DSA-2007-10417 del 10 aprile 2007. E' stata indicata al proponente stesso la data del 12 giugno 2007 quale termine per l'invio degli elementi integrativi
- o Il Comune di Pomezia con nota acquisita al prot DSA-16566-2007 del 12.6.2007 ha chiesto una proroga per la presentazione degli atti
- o Con nota DSA-2007-18205 del 2.7.2007 il Ministero non ha concesso la proroga richiedendo al proponente di presentare eventuale ulteriore documentazione entro i successivi 15 giorni al massimo
- o Con nota DSA-2007-20182, in considerazione della mancata trasmissione di nuova documentazione, la Direzione ha chiesto alla Commissione VIA di chiudere l'istruttoria con la documentazione agli atti.

VISTO CHE

A seguito della cessazione delle attività della CVIA in data 26 luglio 2007 prevista dall'art.9 del DPR n.90 del 14.5.2007, con il D.M. prot. GAB/DEC/150/2007 del 18 settembre 2007 e succ. è stata istituita la nuova Commissione Tecnica per la Valutazione dell'Impatto Ambientale VIA-VAS, e che con nota prot CTVIA-2007-234 del 5 dicembre 2007 è stata assegnata l'istruttoria ai sensi dell'art. 12 del succitato decreto ministeriale all'ing. Mauro Di Prete. In data 31.1.2008 il Presidente ha assegnato l'istruttoria al Gruppo composto da Ing. Di Prete, Arch. Papaleludi e avv. Bernocchi

PRESO ATTO che

- o Non è pervenuto il parere del Ministero dei beni ed attività culturali.
- o Non è pervenuto il parere della Regione Lazio

PREMESSO CHE

Nel corso dell'istruttoria non sono pervenute le osservazioni, avanzate ai sensi dell'art.6, comma 9 della Legge n. 349/86.

PRESO ATTO CHE

L'intervento è relativo alla realizzazione di un nuovo tratto stradale nel Comune di Pomezia di circa 6 km tra la Strada Statale Pontina all'altezza del km 32 circa e l'area industriale in località S. Palomba

PRESO ATTO CHE

L'area interessata dall'intervento in oggetto è appartenente al sistema vulcanico dei Colli Albani.

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO che

L'opera è prevista da tempo nella pianificazione locale ma solo nel 1996 si sono create concrete condizioni per la sua realizzazione. Infatti il 22 Febbraio 1996 è stato stipulato l'Accordo di Programma tra Regione Lazio, Ferrovie dello Stato e TAV per la definizione del potenziamento e razionalizzazione del servizio ferroviario nella regione Lazio finalizzato all'attuazione di un nuovo assetto dei trasporti e, in particolare, della mobilità urbana e extraurbana del comune di Roma. Nell'ambito di tale programma, si colloca la realizzazione di un nuovo collegamento comprensoriale Pomezia - S. Palomba - Albano.

CONSIDERATO che

L'ipotesi considerata, per detto intervento, consiste essenzialmente nel collegamento diretto tra il centro abitato di Pomezia e la stazione ferroviaria di S. Palomba (con l'attiguo centro intermodale), con la prosecuzione fino alla S.P. Cancelliera (n.101a) e nel collegamento tra il comune di Albano Laziale ed il comune di Pomezia mediante un asse viario (in parte di nuova realizzazione, in parte di adeguamento dell'esistente) che si collega alla suddetta S.P. Cancelliera, per la quale è già previsto un adeguamento da parte della Provincia di Roma. Si intenderebbe con ciò realizzare una dorsale unica che, allacciandosi alla nuova via della Sughereta (a sud di Pomezia), costituisce un collegamento alternativo alla S.P. Torvaianica - Albano, tra la zona dei Castelli e la costa.

CONSIDERATO che

La realizzazione delle suddette infrastrutture, in questo ambito territoriale, avrebbe l'obiettivo di soddisfare le seguenti esigenze:

- o risolvere la richiesta di un collegamento adeguato l'area industriale di S. Palomba e il terminal FS, da una parte con il comune di Albano e dall'altra con la S.S. Pontina: ciò determina il decongestionamento dell'attuale viabilità dal traffico pesante;
- o decongestionare lo svincolo tra la S.S. Pontina e la S.P. Torvaianica - Albano, che risulta un nodo critico, dati i volumi di traffico presenti su entrambe le viabilità;
- o creare un collegamento snello tra i centri abitati e la Stazione di S. Palomba, in modo da garantire lo scambio intermodale del traffico pendolare;
- o migliorare l'accessibilità al litorale romano essendo previsto, nell'ambito di tale progettazione, un tratto di collegamento tra la nuova viabilità S. Palomba - Pomezia e la nuova viabilità Pomezia - Torvaianica Alta (come indicato dagli strumenti di pianificazione territoriale del Comune di Pomezia).

CONSIDERATO che

Secondo il proponente rispetto ad altre potenziali limitazioni derivanti dalle diverse forme di "pianificazione ambientale" (Parchi, riserve, piano paesistico, pianificazione di bacino) sulla base delle informazioni disponibili non risultano interazioni significative. Allo stesso modo non risultano interazioni dirette con zone vincolate fatta eccezione per l'attraversamento di un corso d'acqua secondario soggetto al vincolo previsto dalla Legge 431/85 e confermato dal successivo riordino della materia.

CONSIDERATO che

Nell'intorno del progetto sono presenti i seguenti siti di interesse naturalistico:

Zone a protezione speciale (Zps) IT6030084 la Tenuta Presidenziale di Castel Porziano

Siti di importanza comunitaria:

- o IT6030016: l' Antica Lavinium a Pratica di Mare
- o IT6030027: la fascia costiera di Castel Porziano

VALUTATA

Però come potenzialmente significativa l'interferenza con il sito della Sughereta di Pomezia che pur se si sviluppa ad Ovest della strada statale Pontina e non presenza interazione diretta con l'infrastruttura in esame potrebbe subire effetti indiretti. Si constata inoltre la mancanza di un'attenta valutazione degli impatti, anche per i possibili effetti indiretti, sul sito SIC IT6030016 "Antica Lavinium" a Pratica di Mare non molto distante dal sito di progetto (entro 10 km).

PRESO ATTO

Della mancata risposta alla richiesta di chiarimento della Direzione III del MATTM in merito alla suddivisione dell'itinerario in 4 lotti di cui solo 2 posti in procedura di VIA e che non è stato chiarito se sono da ritenersi confermate le previsioni infrastrutturali previste dal Piano Regionale di Sviluppo per l'area sud del Lazio, che da quanto noto prevede una serie di trasversali tutte confluenti sulla SS148, non adeguata e già con livelli di servizio prossimi ad "E", in particolari periodi dell'anno ed in particolari giorni della settimana con conseguenti alti indici di incidentalità

VALUTATO che

Non vi sono informazioni circa le logiche di rete che dovrebbero supportare la presenza dell'asse stradale in oggetto (es collegamento con Albano)

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO che

L'intervento completo previsto nell'ambito del Comune di Pomezia è articolato in quattro lotti funzionali.

Due di questi, coincidenti il collegamento veloce tra la Via Pontina, in prossimità di Pomezia, e la stazione di Santa Palomba, sono stati oggetto della richiesta di compatibilità ambientale

CONSIDERATO che

Il lotto funzionale 1 è il collegamento stradale Pomezia - via Laurentina (escluso svincolo) che inizia dalla S.S. Pontina in corrispondenza del km 32 circa. Si tratta di una strada di categoria B, strada extraurbana principale, a due corsie per ogni senso di marcia, spartitraffico e corsie di emergenza, ed in particolare

Categoria	"B" - Extraurbana principale (N.C.S.)
Sviluppo	1500,00 m
Raggio planimetrico minimo	≥ 50 m
Pendenza longitudinale massima	2.90 %
Velocità di progetto minima	70 km/h
Velocità di progetto massima	120 km/h

CONSIDERATO che

Il lotto funzionale 2 è il collegamento stradale tra via Laurentina e Santa Palomba. Questo secondo tratto inizia prima dello svincolo con la Via Laurentina e termina prima dell'innesto con la rotatoria che consente l'immissione al nuovo asse di collegamento tra la S.P. Cancelleria e la S.P. Albano - Torvaianica. E' prevista una intersezione a livelli sfalsati per risolvere il collegamento con la S.P. Laurentina. Le caratteristiche geometriche sono le stesse del lotto 1, ed in particolare:

Categoria	"B" - Extraurbana principale (N.C.S.)
Sviluppo	4641,23
Raggio planimetrico minimo	≥ 50 m
Pendenza longitudinale massima	1.10 %
Velocità di progetto minima	70 km/h
Velocità di progetto massima	120 km/h

CONSIDERATO che

Sono previste le opere d'arte elencate di seguito.

LOTTO FUNZIONALE 1: Viabilità Pomezia - Via Laurentina

- Progressiva km 000.00 Sottopasso viabilità
- Progressiva km 866.74 Sottopasso viabilità
- Progressiva km 888.36 Tombino su fosso (L = 45 m, ϕ = 1500)
- Progressiva km 1028.16 Tombino su Rio Torto (L = 45 m, ϕ = 1500)

LOTTO FUNZIONALE 2: Via Laurentina - Santa Palomba

- Progressiva km 1700.00 Viadotto su Via Laurentina
- Sulla rampa direzione Pomezia Tombino (L=40 M, scat. 3.00 x 3.00 m)
- Progressiva km 2865.40 Sottopasso viabilità
- Progressiva km 4152.95 Sottopasso viabilità
- Progressiva km 5397.30 Tombino su fosso (L = 40 m, ϕ = 1500)
- Progressiva km 5736.88 Tombino su fosso (L = 40 m, ϕ = 1500)

CONSIDERATO che

I lotti a completamento dell'intervento sono ubicati, il primo a sud-ovest (lotto 4) e rappresenta una sorta di tangenziale sud del centro urbano di Pomezia con caratteristiche geometriche inferiori, il secondo (lotto 3 posto ad est) rappresenta una serie di viabilità locali della zona industriale di Pomezia che dalla rotatoria di fine progetto del lotto 2 porta fino alla Strada provinciale 101a per i Castelli Romani.

[Handwritten signatures and marks on the left margin]

[Handwritten marks on the right margin]

Le simulazioni condotte evidenziano l'alleggerimento degli archi della rete stradale esistente direttamente alternativi al nuovo collegamento, indice dell'effetto positivo indotto dalla presenza dell'infrastruttura sulla rete viaria limitrofa, altrimenti in sofferenza per gli alti volumi di traffico. I benefici sulle condizioni di circolazione derivanti dall'introduzione della nuova infrastruttura risultano amplificati nel lungo periodo; in particolare, si evidenzia la capacità drenante della nuova infrastruttura lungo la direzionalità Castelli Romani-Pomezia consentendo di migliorare le prestazioni del rete attualmente esistente e di servire la domanda di diversione con un elevato livello di servizio.

VALUTATO che

Il grafo di studio non risulta corrispondente alla realtà del progetto in quanto prevede un arco di collegamento tra il termine del progetto e la strada provinciale che non è nel progetto e, qualora fosse assunto nel così detto lotto 3 come asse di completamento, avrebbe caratteristiche differenti rispetto a quelle considerate per l'asse principale. Ciò inficia in modo significativo l'intero studio e i relativi risultati.

CONSIDERATO che

Non sono state presentate soluzioni alternative

CONSIDERATO che

Per l'esecuzione delle opere suddette, sono state individuate le seguenti aree di cantiere:

- Lotto 1 - Area fissa di cantiere "A", da utilizzarsi come cantiere base posizionato a circa metà percorso del lotto 1, nel tratto di collegamento che va dalla S.S Pontina alla S.P. Laurentina. La superficie totale dell'area è di circa 20000 mq.
- Lotto 2 - Area fissa di cantiere "B", funzionale alla realizzazione del viadotto su Via Laurentina e con particolare destinazione a cantiere di varo degli impalcati in c.a.p.. La superficie totale dell'area è di circa 15000 mq
- Lotto 2 - Area di deposito "C", utilizzata come area di supporto all'area fissa "B". La superficie totale dell'area è di circa 5000 mq

Sulla base della localizzazione territoriale di tali zone, è stata individuata la rete viaria che potrà essere utilizzata per gli spostamenti dei mezzi adibiti al trasporto dei materiali necessari all'approvvigionamento dei cantieri. L'accesso a tali aree, sia per la conformazione orografica del territorio, sia per le caratteristiche urbanistiche e di viabilità locale in prossimità delle opere oggetto di intervento, potrebbe essere garantita dai tracciati esistenti.

VALUTATO che

In merito all'approvvigionamento e allo stoccaggio dei materiali è indicato che nei computi si è provveduto a recuperare tutto il materiale proveniente dagli scavi e dalle demolizioni mediante il recupero degli inerti ma non sono date né le quantità né sono stati indicati i siti di approvvigionamento che si intende utilizzare.

CONSIDERATO che

In merito alle mitigazioni il progetto di inserimento prevede un sistema di interventi di natura diversa (mitigazione, recupero, integrazione, caratterizzazione) finalizzati all'inserimento ottimale della infrastruttura e delle sue opere accessorie nel contesto paesaggistico-ambientale. Si tratta di indicazioni con carattere tipologico che dovrebbero essere approfondite nella successiva fase di progettazione. Il progetto si è basato sui criteri di intervento di tipo:

- paesaggistico;
- morfologico;
- vegetazionale.

VALUTATO che

Dette indicazioni sono del tutto generiche e non contestualizzate in modo opportuno

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

SI VALUTA CHE

Lo studio di impatto ambientale è condotto in modo bibliografico descrittivo delle tematiche generali dei siti interessati dall'intervento senza la dovuta contestualizzazione e che, quando è stato eseguito, un approccio più puntuale, sono presenti delle carenze documentali (es caratterizzazione della qualità dell'aria) e gli input

assunti sono fortemente compromessi dalle carenze sopra evidenziate (es dati di traffico). Non si ritiene quindi che siano presenti elementi di valutazione idonei per determinare la compatibilità ambientale dell'intervento proposto visto.

VALUTANDO inoltre che

le eventuali azioni progettuali che potranno derivare dagli approfondimenti progettuali necessari (alternative, determinazione di un fine progetto, ecc) potrebbero essere tali da configurare un quadro dell'intervento completamente diverso si ritiene che non sia possibile l'approfondimento in merito alle componenti ambientali

VALUTATO IN VIA CONCLUSIVA CHE

- Manca un chiaro e realistico quadro che dia conto delle motivazioni dell'intervento e dei suoi risvolti ambientali
- Manca una evidenza dell'efficacia dell'intervento nell'ambito del programma di finanziamento promosso da RFI-TAV
- La proposta non è corredata di un quadro infrastrutturale di riferimento che consente di valutare il nuovo intervento in una rete coerente con il suo livello funzionale
- La proposta è priva di soluzioni alternative che non possono essere trascurate per un'infrastruttura come quella in oggetto sia per il contesto nel quale si inserisce sia per la complessità dell'intervento
- L'opera non si presenta funzionalmente completa. Da un lato infatti è connessa alla SS148 con uno svincolo del quale andrebbe verificata la funzionalità ma che in ogni caso risulta essere di pari livello dell'asse viario proposto, mentre nel polo terminale l'opera si completa con una rotatoria di valenza locale che si connette ad una rete viaria che non può essere considerata di livello idoneo per l'opera in progettazione.
- Non sono definiti con la necessaria chiarezza i contesti ambientali indicati dalla pianificazione vigente (es indicazioni in merito alla Qualità dell'Aria)
- Lo schema assunto per lo sviluppo dello studio trasportistico vede l'arteria in oggetto come un tronco della rete viaria rispetto alla quale manca in realtà il segmento rappresentato dal tratto di collegamento tra la nuova opera e la Strada provinciale Albano-Torvaianica che inficia l'intera significatività dello studio eseguito (dallo schema di progetto sembrerebbe emergere un elevato fattore di impedenza che non è stato assunto nel grafo di rete della simulazione - viabilità locale dell'area industriale).
- Mancano indicazioni operative sulla cantierizzazione e specificamente sul bilancio dei materiali e relative implicazioni ambientali.
- L'opera non è inserita nel reale quadro insediativo e di uso del suolo riscontrabile in luogo per cui necessita di un puntuale aggiornamento della struttura territoriale per l'intera fascia di studio

VALUTATO che

dette carenze siano allo stato attuale ostative al proseguimento dell'iter istruttorio

PRESO ATTO

Della mancanza di risposta del proponente alla richiesta di integrazioni inoltrata dal MATTM

SI ESPRIME

GIUDIZIO INTERLOCUTORIO NEGATIVO CIRCA LA COMPATIBILITA' AMBIENTALE DEL PROGETTO per il Collegamento viario Pomezia - Santa Palomba nel Comune di Pomezia (Roma)

Prof. Stefano Rodotà
(Presidente)

[Handwritten signature]

Ing. Bruno Agricola
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

[Handwritten signature]

Prof.ssa Carla Sepe
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

[Handwritten signature]

Prof.ssa Maria Rosa Vittadini
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

[Handwritten signature]

Arch. Stefano Abbadessa Mercanti Assente

Prof. Vittorio Amadio

[Handwritten signature]

Ing. Giuseppe Maria Amendola

[Handwritten signature]

Ing. Maurizio Bacci

[Handwritten signature] CONTRAS

Prof. Gian Mario Baruchello

[Handwritten signature]

Dott. Gualtiero Bellomo

[Handwritten signature]

Avv. Filippo Bernocchi

Assente

Prof.ssa Maria Rosaria Boni

[Handwritten signature]

Arch. Emanuela Canu

[Handwritten signature]

Ing. Antonio Castelgrande

[Handwritten signature]

Dott.ssa Olga Costanza Chitotti

[Handwritten signature]

Ing. Vincenzo Costantino

[Handwritten signature]

[Handwritten notes on the left margin]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Avv. Cataldo D'Andria

Assente

Dott. Luca Dallorto

Assente

Arch. Luisa De Biasio Calimani

Assente

Ing. Pietro Ernesto De Felice

Assente

Ing. Mauro Di Prete

Mauro Di Prete

Avv. Luca Di Raimondo

Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Cesare Donnhauser

Dott.ssa Marina Fabbri

~~Assente~~ *Marina Fabbri*

Avv. Stanislao Fella

Stanislao Fella

Dott. Vincenzo Ferrara

Vincenzo Ferrara

Dott.ssa Anna Giordano

Anna Giordano

Dott. Silvestro Greco

Silvestro Greco

Arch. Alessia Guarnaccia

Alessia Guarnaccia

Ing. Bonaventura La Macchia

Bonaventura La Macchia

Avv. Stefano Leoni

Assente

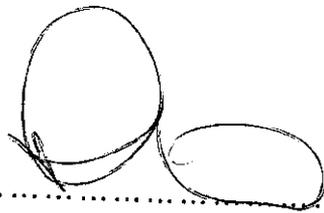
Dott. Luigi Magliano

Luigi Magliano

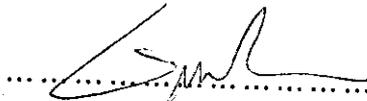
[Handwritten notes and signatures on the right margin]

[Handwritten initials and marks at the bottom]

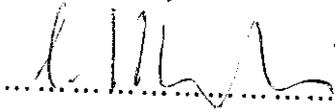
Avv. Pietro Marzano



Dott.ssa Cinzia Morsiani



Ing. Simona Muratori



Ing. Vincenzo Napoli

Assente

Arch. Sonia Occhi



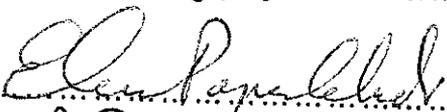
Arch. Alessandra Pagliano



Arch. Roberto Panariello



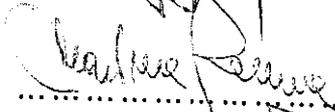
Arch. Eleni Papaleludi Melis



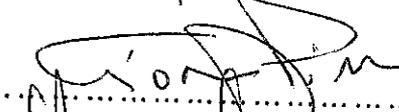
Prof. Antonello Paparella



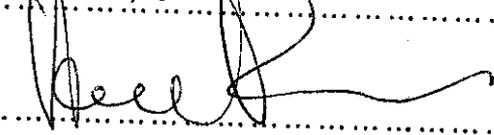
Dott.ssa Marina Penna



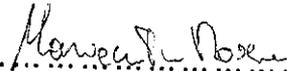
Ing. Giovanni Pizzo



Arch. Vanni Puccioni



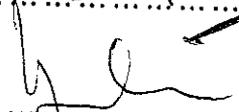
Prof.ssa Maria Cristina Roscia



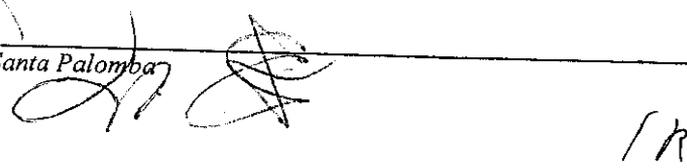
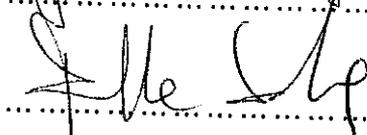
Ing. Antonio Rusconi



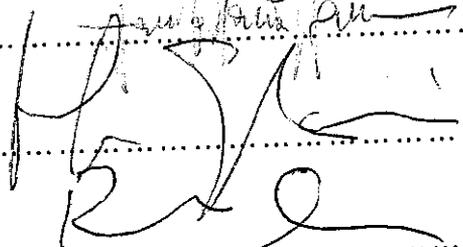
Dott. Giuliano Sauli



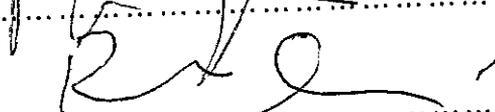
Ing. Fiorella Scalia



Prof. Fausto Maria Spaziani

Fausto Maria Spaziani


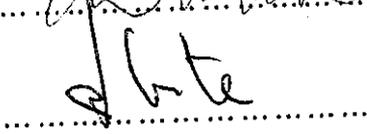
Arch. Marco Stevanin



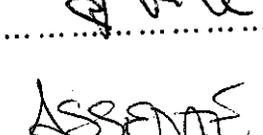
Avv. Roberto Tiberi



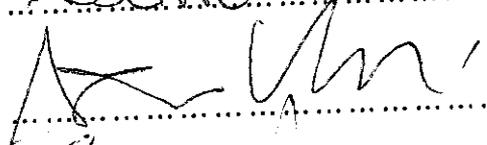
Dott.ssa Chantal Treves



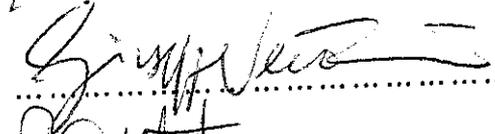
Arch. Domenico VASTA



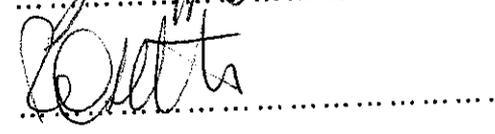
Dott. Giuseppe Vatinno

ASSENTE


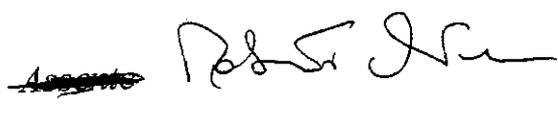
Ing. Antonio Venditti



Arch. Giuseppe Venturini



Arch. Roberto Vitellozzi



Ing. Roberto Viviani

~~Assente~~

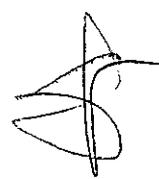

Dott. Mario Zambrini

Assente

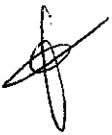
Prof.ssa Andreina Zitelli

Assente

La presente copia fotostatica composta
di N° 7 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 24/04/2008



MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione



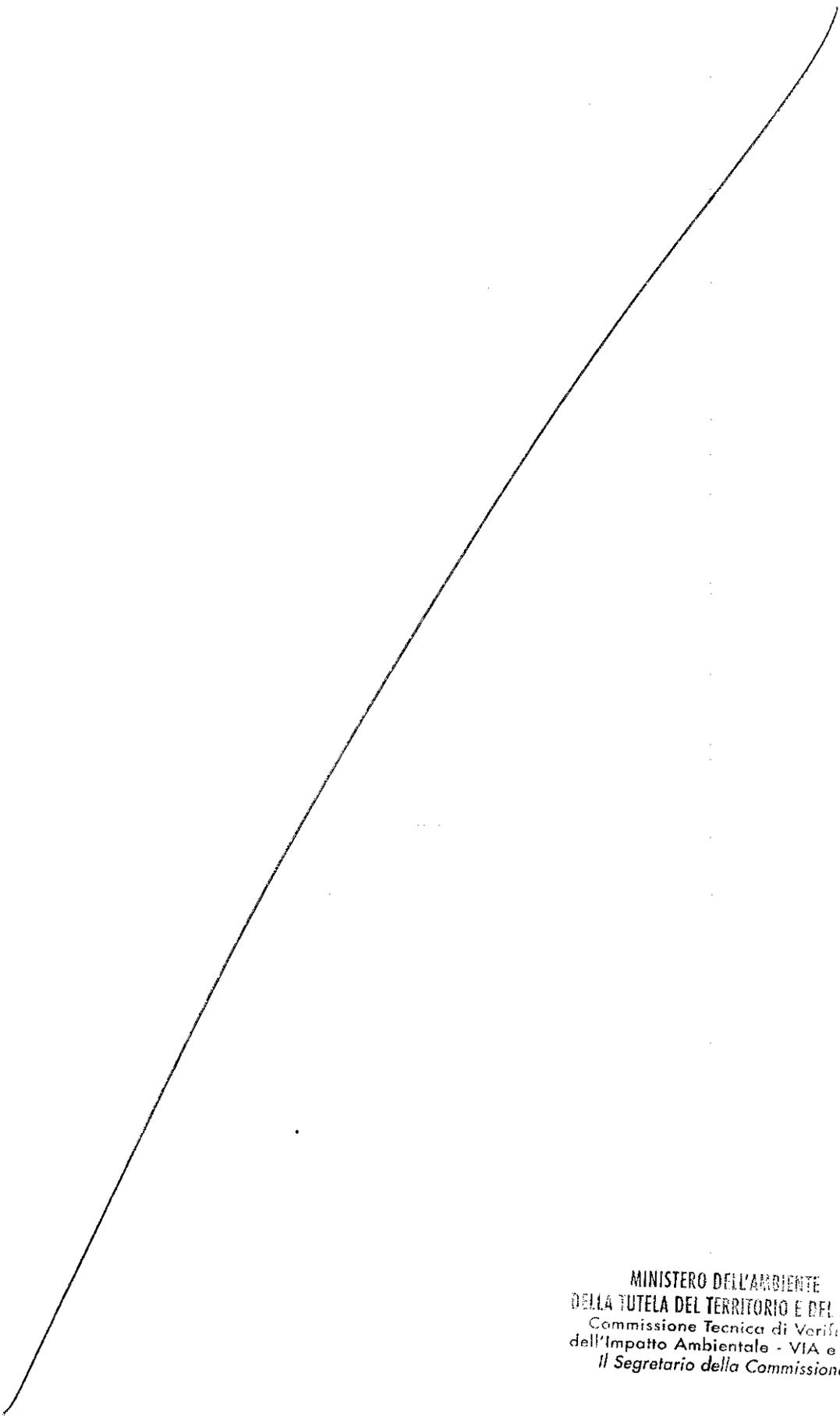








1/R



MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione