



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

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

IL SEGRETARIO

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2012 - 0003446 del 01/10/2012

Pratica N.

Prof. Mittente:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2012 - 0023492 del 01/10/2012

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

→ Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: trasmissione parere n. 1042 CTVA del 21 settembre 2012. Verifica di
assoggettabilità alla VIA nuovo svincolo A12 - S.S. 1 Aurelia (via
Aurelia sud) in località Cimitero di Stagno - Comune di Pisa,
proponente Società Salt Spa.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le
successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si
trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 21
settembre 2012.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilonga)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2012-0083.DOC

Il segretario della Commissione
VIA e VAS



La presente copia fotostatica composta
di N° 38 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 28 SET. 2012

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

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

Parere n. 1042 del 21 settembre 2012

Progetto	Verifica di assoggettabilità art. 20 D.Lgs 152/06 Nuovo svincolo A12 - S.S.1 Aurelia (Via Aurelia Sud) in località Cimitero di Stagno - Comune di Pisa
Proponente	SALT S.p.A

[Handwritten signatures and notes are present throughout the page, including a large signature on the right side and several smaller ones at the bottom.]

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

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. 152 del 2006 e s.m.i., "Autostrada A12 - Sestri Levante - Livorno con diramazioni A11 Viareggio - Lucca e A15 Fornola - La Spezia - realizzazione del nuovo svincolo A12 - S.S. 1 Via Aurelia Sud, località cimitero di Stagno - Comune di Pisa", presentata dalla Società SALT S.p.A (d'ora in avanti Proponente), in data 11/04/2012, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) al prot. DVA-2012-8797 del 12/04/2012 e successivamente trasmessa alla Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione) con prot. CTVA-2012-1699 del 11/05/2012;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale", così come successivamente modificato ed integrato;

VISTO in particolare l'articolo 20 del cit. Decreto Legislativo che testualmente dispone:

"1. Il proponente trasmette all'autorità competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, nel caso di progetti:

(..omissis..)

b) inerenti le modifiche o estensioni dei progetti elencati nell'allegato II che possano produrre effetti negativi e significativi sull'ambiente;

(..omissis..)

4. L'autorità competente nei successivi quarantacinque giorni, sulla base degli elementi di cui all'allegato V del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente.

(..omissis..)

5. Se il progetto non ha impatti negativi e significativi sull'ambiente, l'autorità competente dispone l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce le necessarie prescrizioni.

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 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 prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-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;

[Handwritten signature]

[Multiple handwritten signatures and initials]

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis";

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;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

PRESO ATTO dell'assegnazione del procedimento al Gruppo Istruttore con nota prot. CTVA-2012-1932 del 30/05/2012;


ESAMINATA la documentazione tecnica allegata alla richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA che si compone di:

- Progetto Definitivo;
- Studio di Impatto Ambientale;
- Relazione paesaggistica;
- Studio di incidenza;
- Sintesi non tecnica

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, comprensiva dello Studio di Incidenza, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006 e s.m.i., è avvenuta sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana parte II n. 49 del 24/04/2011;

VISTO il parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni, espresso dalla Regione Toscana con Delibera n. 626 del 16/07/2012 nella seduta della G.R. del 16/07/2012 ed acquisito con prot. CTVA n. 2672 del 23/Luglio/2012, che in particolare da atto che non sono stati ravvisati particolari elementi ostativi alla realizzazione dell'opera, a meno di alcuni approfondimenti progettuali e prescrizioni che potranno essere recepiti in sede di progettazione esecutiva, da parte dei seguenti Enti:

- Autorità di Bacino del fiume Arno;
- Provincia di Pisa,
- Comune di Collesalveti;
- Comune di Livorno;
- Ente Parco regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli;
- Consorzio di Bonifica "Ufficio Fiumi e Fossi"



VISTO il parere favorevole con prescrizioni rilasciato in data 25/10/2011 dall'ANAS (Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali), cfr nota prot. 9626, in relazione alla validazione tecnica del progetto in esame;

VISTO il parere di ammissibilità con prescrizioni, espresso in data 16/02/2012 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sulla richiesta di deroga per ridotta larghezza delle corsie di accelerazione/decelerazione e connesso restringimento delle corsie di marcia da 3,75 a 3,50 ml;

PRESO ATTO che non risultano pervenute osservazioni del pubblico ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 152/06, come modificato dal decreto legislativo n. 4 del 2008;

CONSIDERATO che il progetto consiste in una modifica ad un'opera che rientra tra quelle di cui al punto 10) "autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta di autoveicoli" dell'Allegato II del D.Lgs 152/06 e s.m.i. e come tale è soggetto alla verifica di assoggettabilità di competenza del M.A.T.T.M.;

MOTIVAZIONI GENERALI ED ALL'INQUADRAMENTO DELL'OPERA

La finalità dello svincolo deriva essenzialmente dall'esigenza di dotare il polo di Livorno/Collesalvetti di un punto di interscambio tra l'autostrada A12 e la Vecchia Aurelia sud, nei pressi della frazione di Stagno, sito da ritenersi particolarmente critico per la presenza di un'alta concentrazione di insediamenti produttivi ed in particolare di stabilimenti a "Rischio d'incidente rilevante", come quello della Divisione Refining e Marketing dell'Eni S.p.A. (ex Stanic) di Stagno, ai sensi del Decreto Legislativo 17 agosto 1999, n. 334 (attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti con determinate sostanze pericolose), per come modificato dal Decreto legislativo 21 settembre 2005 n. 238, (SEVESO III).

La normativa relativa alla prevenzione e al governo di gravi incidenti industriali chiama in causa sia i gestori degli stabilimenti sia gli enti territoriali responsabili delle misure per la salvaguardia della salute pubblica e dell'ambiente. Il D.Lgs. 17 agosto 1999 n.334 già citato ed il D.M. 9 maggio 2001 "Requisiti di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante" rappresentano i riferimenti normativi cardine in materia.

Nel Polo di Livorno/Collesalvetti sono presenti numerose industrie a rischio di incidente (produzione e/o deposito di materiale esplosivo, olii e materiali tossici, stabilimenti chimici e petrolchimici), strettamente collegate al sistema di trasporto sia portuale sia terrestre e precisamente:

- Agip Gas - Deposito di Gas di Petrolio liquefatto; il gas viene movimentato tramite gasdotto dalla Darsena Petroli del porto di Livorno, stoccato e riparte in autobotti;
- Agip Petroli - La Raffineria è approvvigionata via mare e produce tutti i principali prodotti combustibili, carburanti e lubrificanti;
- Costiero Gas Livorno - Deposito di GPL di rilevanza nazionale in quanto provvede all'approvvigionamento di combustibili per buona parte dell'Italia centrosettentrionale;

Alc. A. Per. P. C. Y. P. A. P.

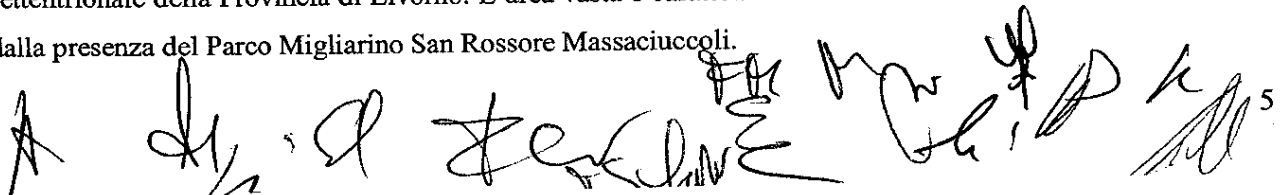
- DOC - Deposito di liquidi petroliferi e altri liquidi infiammabili;
- Carbochimica - Distillazione di catrame da cui è estratta pece e distillati leggeri, sostanze tossiche e cancerogene;
- Eridania (Cereol) - Produzione di olio vegetale per uso alimentare mediante estrazione con solvente esano da semi vari;
- Eridania (Novaol) - Produzione di metilestere mediante reazione di transesterificazione tra olio di colza e metanolo che arrivano allo stabilimento mediante autobotti; produzione di biodiesel
- Costieri D'Alesio - Stoccaggio di idrocarburi in arrivo al deposito per via marittima e ridistribuiti su automezzi o via tubazione verso il deposito Toscopetrol adiacente;
- DOW Italia - produzione di lattice (sospensione colloidale di polimero idrofobo); utilizzo di sostanze quali acrilonitrile, butadiene, idrossietilicrilato;
- Toscopetrol - Stoccaggio e movimentazione di prodotti petroliferi;

Il rischio d'incidente rilevante nell'area Livorno Collesalvetti, più che negli impianti fissi delle aziende chimiche locali, è individuato soprattutto nel processo di trasferimento e movimentazione dei materiali e pertanto buona parte degli interventi è indirizzata ad opere sulla viabilità al fine di ridurre il traffico di autocisterne e decongestionare l'area trovando percorsi alternativi, nonché opere nell'area portuale che assiste a grosse movimentazioni di materiali pericolosi destinati e provenienti dalle imprese petrolchimiche locali

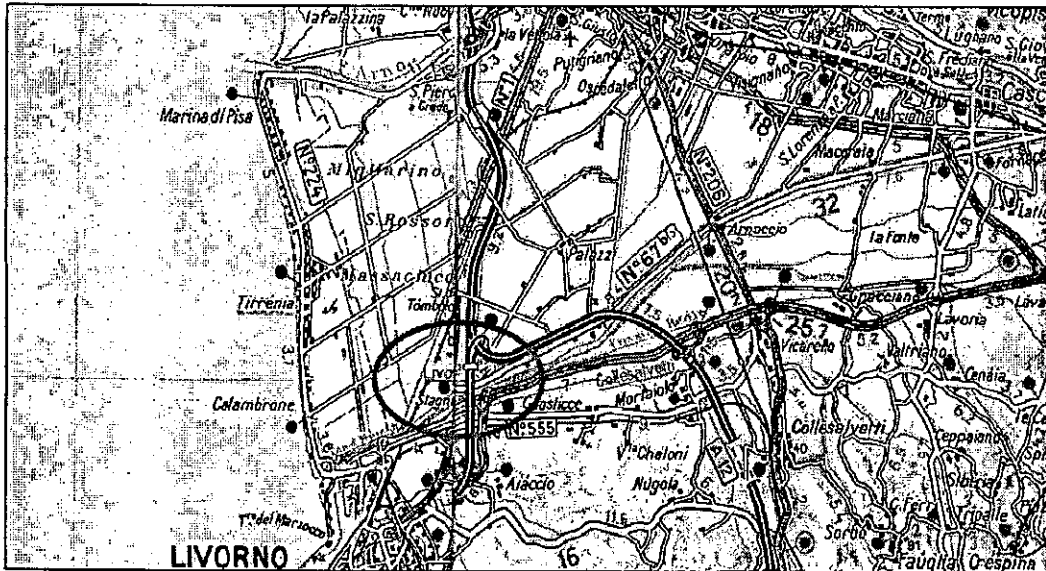
Il quadro motivazionale dell'opera è quindi strettamente collegato alla presenza di insediamenti a Rischio di Incidente Rilevante che obbliga le Autorità Locali a definire i requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione territoriale con riferimento alla destinazione ed utilizzazione dei suoli che tengano conto degli obiettivi di prevenire gli incidenti rilevanti o di limitarne le conseguenze.

Tra questi requisiti minimi di sicurezza, rientra la necessità di ridurre il più possibile i volumi di traffico sul tratto della Vecchia Aurelia tra l'area militare Camp Darby e la zona industriale di Livorno, a ridosso del porto, tratto, della lunghezza di circa 3 km, che attraversa l'abitato di Stagno - Villaggio Emilio nel Comune di Collesalvetti, sul quale si innestano l'Autostrada A12 (proprio al centro dell'impianto Eni) e la S.S. N. 67 Bis dell'Arnaccio.

Il contesto attraversato dal tratto di Aurelia da alleggerire è caratterizzato da un tessuto misto in cui convivono infrastrutture ferroviarie, viarie e portuali, vie d'acqua, residenza, industrie, attività artigianali, impianti specializzati nella logistica ed a servizio dell'autotrasporto, alberghi e impianti militari all'interno del Parco Regionale Migliarino - San Rossore. Il settore di territorio interessato dalla realizzazione del nuovo svincolo comprende parte della Provincia di Pisa, nello specifico la zona a sud dell'Arno, e la parte settentrionale della Provincia di Livorno. L'area vasta è caratterizzata dalle conurbazioni di Pisa e Livorno e dalla presenza del Parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli.



Il sito in cui è prevista la realizzazione dello svincolo ricade in particolare all'interno del Parco Regionale Migliarino - San Rossore - Massaciuccoli, anche se ne occupa un settore di margine meridionale, nella fascia di contatto con il sistema dei grandi canali (Fossa Chiara, Scolmatore dell'Arno) che segnano il confine tra i comuni di Pisa e Livorno e tra le aree agricole e i grandi insediamenti industriali di Collesalvetti e Livorno.



In sintesi, il sistema stradale, nella zona interessata dalla realizzazione del nuovo svincolo si articola come di seguito:

- La statale S.S. 1 Aurelia, che percorre la Provincia di Pisa per un lungo tratto, occupa un corridoio più arretrato rispetto al corridoio tirrenico, e delimita le aree più naturali del Parco di Migliarino San Rossore Massaciuccoli da quelle più urbanizzate. Essa garantisce sia i collegamenti Nord/Sud sia quelli verso est, questi ultimi consentiti grazie al nodo di Pisa al quale si raccordano la S.S. 12 dell'Abetone e del Brennero e la S.S. 67 Tosco-Romagnola; diramazione di quest'ultima è la S.S.67 bis, meglio nota col nome di "Amaccio" che percorre l'area di Firenze-Prato e Pistoia. Attraversata Stagno e la sua grande area industriale, l'Aurelia penetra nel tessuto urbano di Livorno;
- Utile alternativa all'Aurelia, e pertanto valvola di sicurezza, può essere considerata la S.S. 206 Pisana-Livornese, conosciuta come Via Emilia; questa strada si snoda per circa 35 dei suoi 41,5 Km in Provincia di Livorno, parte da S.Giusto (Pisa), corre parallela all'Aurelia in posizione ancora più interna rispetto al mare, per poi innestarsi sulla stessa S.S. 1 Aurelia, a Nord di Cecina.

Per il traffico di lunga percorrenza e scorrimento veloce, rivestono notevole importanza le grandi arterie autostradali o con caratteristiche di grandi vie di comunicazione, ovvero:

- l'Autostrada A12 Genova-Livorno-Rosignano, la cui bretella di diramazione verso Livorno, dalla stazione Livorno fino alla Variante Aurelia corre parallela al raccordo con la S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno. Questa autostrada rappresenta una fondamentale via d'accesso a Livorno ed al suo porto; lungo il suo percorso si trovano numerosi ed importanti nodi di collegamento con altre autostrade: A11 Firenze-Mare (a sua volta collegata con l'A1 Milano-Napoli), A15 Parma-La Spezia, A10 Genova-Ventimiglia e A7 Genova-Milano;

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large 'S' at the top, a signature 'AR', and several other illegible marks and initials.

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature that appears to be 'F. M. C. e P. S. 6'.

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Considerato che:

- il proponente, per poter definire il giudizio di coerenza dell'opera con gli assetti territoriali e socio-economici del territorio i cui si potranno verificare le ricadute positive e/o negative ha fatto riferimento ai principali strumenti di pianificazione territoriale ovvero:

Pianificazione dei trasporti

- Piano Regionale della mobilità e della logistica (PRIT);
- Piano Generale del Traffico del Comune di Pisa;

Programmazione e Pianificazione Regionale

- POR Competitività Regionale e Occupazione 2007/2013;
 - Piano di Indirizzo Territoriale della Toscana;
 - Piano territoriale del Parco MSRM;
 - Piano di Gestione delle Tenute di Tombolo e Coltano;
 - Piano di Gestione Forestale dei boschi della tenuta di Tombolo;
 - Piano di Tutela delle acque, Piano di Assetto Idrogeologico (PAI);
 - Piano Regionale dei rifiuti;
 - PTCP della provincia di Pisa;
 - PTCP della provincia di Livorno;
 - Piano Locale di Sviluppo per la chimica/petrochimica nella provincia di Livorno Pianificazione locale;
 - PSC di Pisa;
 - PSC di Collesalvetti;
 - RIR di Livorno e Piombino
- Il PRIT non fa esplicito riferimento all'opera, ma le strategie da esso sviluppate risultano essere in piena armonia con gli effetti previsti dalla realizzazione del nuovo svincolo. Il progetto potrà infatti contribuire all'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture con conseguente diminuzione delle strozzature, al miglioramento dell'accessibilità ed al decongestionamento (soprattutto per il traffico pesante) dell'Aurelia (S.S.1);

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

- Il PGTU del Comune di Pisa evidenzia i benefici che potranno derivare per la via Aurelia, "strada di caratteristiche geometriche certamente non generose, interessata da flussi veicolari che raggiungono livelli d'intensità sostanzialmente pari alla sua capacità tecnica", dall'instradamento nell'autostrada A12, nel tratto compreso tra gli svincoli di Pisa Nord e Pisa Sud, del traffico merci avente origine/destinazione esterna all'area urbana;
- Il POR Toscana (2007/2013) non dà riferimenti specifici al progetto ma si evincono strategie coerenti e comuni. L'obiettivo comune risulta, infatti, essere quello di decongestionamento degli assi portanti e di miglioramento dell'accessibilità con particolare riferimento alla piattaforma logistica costituita sulle strutture fisse di Livorno, interporto di Guasticce ed aeroporto di Pisa;
- La coerenza tra il PIT della Toscana ed il nuovo svincolo risulta dagli obiettivi comuni di potenziare il trasporto delle merci e lo sviluppo della logistica per l'ottimizzazione dei flussi di traffico e di perseguire la riduzione degli inquinamenti acustici ed atmosferici tramite adeguate infrastrutture o barriere e misure di fluidificazione del traffico veicolare;
- La documentazione prodotta dal Proponente evidenzia che la realizzazione del nuovo svincolo risulta compatibile con le condizioni di rischio idraulico previste dal PAI per il bacino del fiume Arno mediante l'adozione di alcune precauzioni e misure di tutela;
- L'intervento ricade all'interno del Parco Regionale Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli ed in particolare nelle Tenute di Tombolo e Coltano che coprono il settore sud del Parco, rispettivamente ad est e ad ovest dell'autostrada e dell'Aurelia. Il piano di gestione Tenute di Tombolo e Coltano non indica la realizzazione del nuovo svincolo ma sottolinea l'esigenza di coinvolgere tutti i soggetti interessati dalle procedure per realizzare lo strumento giuridicamente più efficace per trasferire il traffico pesante dall'Aurelia all'Autostrada, individuando un appropriato utilizzo di questa in conformità alle finalità del Piano per il Parco (conferenza di programma, ai sensi della art. 34 "Accordi di Programma" del D.Lgs n. 267/00);
- La realizzazione del nuovo svincolo non coinvolge aree rientranti nella gestione del Piano Forestale della Tenuta di Tombolo, ma tuttavia sono state considerate le indicazioni relativamente alle specie indicate ed agli obiettivi di qualità paesaggistica da perseguire per le zone boscate;
- Il PTCP di Pisa, anche se da indicazioni di indirizzo generale, delinea alcune coerenze con il progetto ovvero il miglioramento dell'accessibilità, il decongestionamento della SS1 e l'integrazione al sistema delle infrastrutture;
- sono state tenute in considerazione le indicazioni fornite dal PLS per la chimica/petrochimica della provincia di Livorno;
- la realizzazione del nuovo svincolo è coerente con la pianificazione locale ed in particolare con il PSC di Pisa, il PSC di Collesalveti ed il PSC di Livorno;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

5

- il nuovo svincolo previsto non attraversa siti appartenenti alla rete Natura 2000, ma l'area in cui è stato previsto è limitrofa ai seguenti siti natura 2000:

- * SIR/SIC/ZPS (IT5170002) "Selva Pisana" al cui interno, nel settore meridionale, è presente la Riserva Cornacchiaia Ulivo;
- * SIR/SIC/ZPS (IT5160001) "Padule di Suese e Biscottino" sub sito posto in stretta adiacenza al Fosso Chiara ed a nord del Canale Emissario;
- * SIR/SIC/ZPS (IT5160001) "Padule di Suese e Biscottino" sub sito posto oltre Fosso dell'Acqua Salsa ed in stretta adiacenza, per un lato, alle infrastrutture viarie (in primo luogo A12);

VALUTATO CHE:

dalla documentazione prodotta dal proponente emerge che:

- La realizzazione dello svincolo di Stagno, pur non essendo specificatamente indicata negli strumenti di Piano, risulta coerente con le strategie di adeguamento della rete infrastrutturale e di riqualificazione di alcune situazioni critiche da congestione delineate sia dalla pianificazione di area vasta sia di quella locale;
- Sono state verificate le compatibilità con le indicazioni della pianificazione, anche in termini di tutela e di salvaguardia delle emergenze naturali e storico culturali, nonché della struttura del paesaggio e non si evincono specifici elementi ostativi alla realizzazione della nuova infrastruttura, salvo garantire il rispetto delle disposizioni territoriali e locali circa il corretto e idoneo inserimento dell'opera nel paesaggio;
- La presenza sul territorio di Collesalvetti dello stabilimento gestito dalla ENI S.p.A. Divisione Refining & Marketing (stabilimento a rischio di incidente rilevante e polo di rilevanza sovracomunale) impone l'adozione di misure idonee per garantire la sicurezza della popolazione insediata lungo le arterie a servizio di questo territorio fortemente infrastrutturato e densamente abitato;
- Lo svincolo di Stagno, essendo un'opera che rende più accessibile il Polo industriale alle vie di grande comunicazione con l'alleggerimento della SS Aurelia, rientra tra gli interventi auspicati dal Piano di Risanamento dell'ARPAT e tra quelli relativi agli adeguamenti previsti alla viabilità, necessari per la mitigazione delle conseguenze a seguito di un evento incidentale, previsti dal Regolamento urbanistico del Comune di Collesalvetti (Tavola 6.0 del R.I.R. "Interventi relativi alle infrastrutture viarie in prossimità della Raffineria");

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO che:

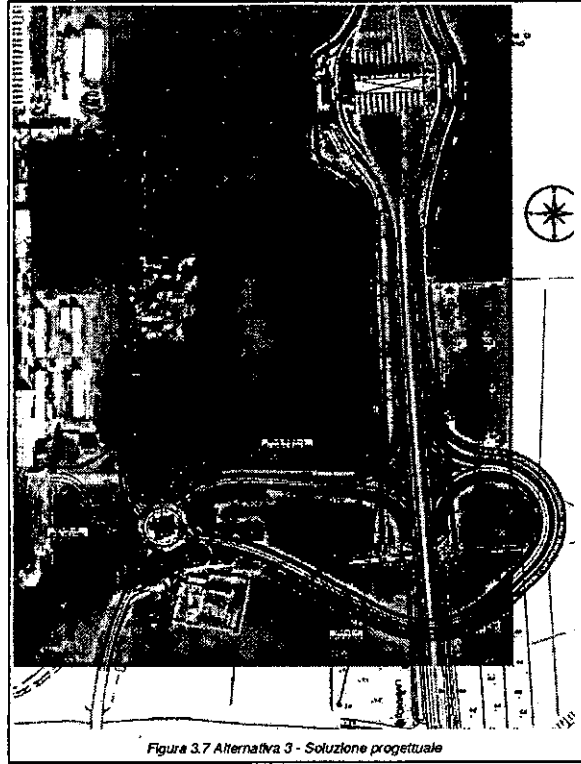
per quanto riguarda la definizione dell'ipotesi progettuale

- la mancata realizzazione dell'opera (*opzione zero*) avrebbe un impatto negativo sia sul piano della sicurezza, in occasione di eventi accidentali, che sulla vivibilità e l'ambiente urbano per la mancata riduzione dell'attuale stato di congestionamento stradale che caratterizza la zona interessata dall'intervento;
- per la definizione dell'ipotesi di progetto sono state valutate diverse soluzioni alternative con l'intento di coniugare esigenze viarie con le problematiche ambientali, le attività insediate e le interferenze esistenti (es. linee aeree ed interrato). In particolare sono state studiate 7 alternative anche se di fatto esse sono riconducibili a due famiglie di ipotesi (una con separazione dei punti di distacco dei rami di svincolo, la seconda con unificazione);
- la soluzione progettuale individuata è quella ritenuta migliore a contenere il coinvolgimento dei territori agricoli limitrofi e delle superfici boscate rappresentate dalla pineta presente tra l'autostrada e l'Aurelia, ma che impone comunque la necessità di derogare alle norme vigenti per la progettazione delle strade, in particolare per la larghezza di 3,50 mt., almeno nei tratti interessati dalle nuove corsie di accelerazione/decelerazione, al fine di evitare una complessa ed onerosissima opera di allargamento del viadotto Stagno;

per quanto riguarda le caratteristiche del progetto

- lo svincolo sulla A12 verrà realizzato in località Stagno nel Comune di Collesalveti e precisamente nel tratto compreso fra la barriera di esazione "Livorno" (Km 170+650) e via dell'Amaccio (Km 171+50) al confine tra i Comuni di Pisa, Collesalveti e Livorno. L'intero sistema, rampe più rotatoria, occupa il settore di territorio ricavato tra la barriera di Livorno ed il nodo idraulico rappresentato dai vari canali che definiscono il confine tra le città di Pisa e Livorno ed in particolare comprende:
 - a) il collegamento con la viabilità esistente (S.S. 1 Aurelia) attraverso un'intersezione di tipo a rotatoria caratterizzata da 5 innesti;
 - b) la riorganizzazione del tratto della A12, a sud della barriera di esazione di Livorno, che sarà interessato dalle corsie di accelerazione e diversione. La configurazione attuale prevede due corsie da 3,75 m ed una corsia di emergenza di 3 mt; quella di progetto prevede tre corsie da 3,5 mt.;
 - c) la realizzazione di un parcheggio posto in prossimità del cimitero di Stagno, la cui accessibilità è stata riprogettata a seguito della deflessione della Via Aurelia nel punto in cui è prevista la rotatoria;
 - d) il ripristino della strada poderale di collegamento con la zona ad est della A12

5



[Handwritten signature]

- il proponente, concessionaria dell'ANAS per le tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11 Viareggio-Lucca ed A5 Fornola-La Spezia, in seguito al recepimento della Validazione Tecnica rilasciata da ANAS-IVCA sul progetto definitivo, ha formulato richiesta di specifica deroga ai sensi delle norme vigenti in materia di intersezioni autostradali;
- la richiesta di deroga si riferisce alla "ridotta larghezza corsie di accelerazione/decelerazione", cui è anche associata una riduzione della larghezza delle corsie di marcia da 3,75 a 3,50 mt, in corrispondenza del Nuovo svincolo A12-SS1 Via Aurelia Sud, località cimitero di Stagno, lungo l'esistente tratta dell'autostrada A12 Sestri Levante-Livorno, in prossimità dell'autostazione di Livorno;
- il D.Lgs. 285/1992 (Nuovo Codice della strada) all'art. 13 comma 2, prevede che "La deroga è consentita solo per le strade esistenti allorquando particolari condizioni locali, ambientali, paesaggistiche, archeologiche ed economiche non ne consentano l'adeguamento, sempre che sia assicurata la sicurezza stradale e siano comunque evitati inquinamenti";
- il D.M. 14/01/2008 "Norme tecniche per le costruzioni" al punto 8.4.1. prevede che nel caso di intervento su una costruzione esistente "E' fatto obbligo di procedere alla valutazione della sicurezza e, qualora necessario, all'adeguamento della costruzione, a chiunque intenda: ampliare la costruzione mediante opere strutturalmente connesse alla costruzione";
- le norme vigenti sulle caratteristiche geometriche delle intersezioni stradali richiederebbero, nel caso in esame, un allargamento dell'impalcato della tratta in viadotto pari a circa 3 mt, per ciascuna carreggiata, che potrebbe essere attuato mediante un intervento sulla struttura esistente ovvero

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

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

supporto delle esigenze sia di dimensionamento progettuale sia di valutazione delle ricadute ambientali associate al traffico (rumore e atmosfera) oggetto del presente SIA;

riguardo alla ricostruzione della domanda attuale (matrice O/D), sono stati considerati:

- * il grafo nazionale, opportunamente implementato, con aggiornamento al 2010, per gli studi relativi ad AISCAT, ANAS, SALT, ASPI, integrato con il grafo specifico dell'area di studio, comprendente le attività connesse alla progettazione in oggetto;
- * i dati di origine-destinazione interprovinciale veicoli leggeri e pesanti derivanti dal DSS del Ministero dei Trasporti aggiornati al 2007, calibrati a loro volta con i dati di origine-destinazione autostradale veicoli leggeri e pesanti derivanti dalla matrice O/D intercaselli dell'AISCAT aggiornati al 2010;
- * i dati di origine-destinazione di carattere locale derivanti dagli studi sul traffico elaborati dagli Enti Locali interessati eventualmente disponibili (dati ARPAT, della Concessionaria e rilievi di traffico condotti per la calibrazione del modello acustico utilizzato per il SIA);

gli assetti di scenario sono stati valutati sia in termini di analisi della mappa degli spostamenti sia in termini di criticità, con l'indicazione dei più rilevanti indicatori integrati (costi generalizzati, volumi in termini di veicoli-Km e tempi di spostamento in termini di veicoli-ora);

nello studio sono state contemplate le modifiche dei flussi di traffico prevedibili sulla base del quadro macro-economico e dell'offerta di una mobilità generata da altri interventi in corso di realizzazione e/o programmati, interagenti sul sistema dei flussi di traffico considerato;

in base a quanto riferisce il proponente le risultanze dei modelli di assegnazione portano a ritenere idoneo, dal punto di vista progettuale e della natura del collegamento, il futuro sistema infrastrutturale che definisce il by-pass in corrispondenza dello svincolo di Stagno;

sulla base degli elementi acquisiti con i rilievi in campo e delle risultanze delle simulazioni effettuate (in particolare Scenario 2015 con intervento) sono stati ricostruiti i dati di traffico (in TGM articolati per veicoli leggeri e pesanti rispettivamente per la fascia oraria notturna e diurna) utili per le valutazioni ambientali con riferimento a:

- * Stato attuale (Scenario di partenza per la valutazione delle condizioni ambientali esistenti e per la calibrazione dei modelli per il rumore e l'atmosfera);
- * Condizioni di traffico che si potranno creare nello scenario futuro riferito all'anno 2015

per quanto riguarda la cantierizzazione

dal cronoprogramma si evince che il tempo per la realizzazione dei lavori è stimato in circa un anno (326 giorni) tenendo conto che non saranno effettuati turni notturni;

- l'organizzazione dei lavori poggia essenzialmente sul pieno utilizzo dell'area interclusa tra i rami di svincolo per la predisposizione del cantiere base e delle aree operative (deposito materiali, trattamento e selezione, etc....);
- per lo stoccaggio delle terre provenienti dallo scotico, di cui si prevede il completo riutilizzo, sono state individuate le superfici esterne allo svincolo che saranno successivamente destinate agli interventi di inserimento paesaggistico dello svincolo al fine di garantire la salvaguardia delle caratteristiche fisiche della terra vegetale (dune con altezza massima di 3 mt.) oltre ad evitare possibili commistioni di materiali provenienti dagli scavi;
- l'intera superficie di ingombro del futuro svincolo sarà recintata quale area di cantiere e l'accesso è previsto dall'Aurelia con ingresso in prossimità dell'ingresso attualmente a servizio del cimitero;
- per evitare conflitti sull'Aurelia nel punto di immissione dal cantiere è previsto un restringimento temporaneo delle corsie di marcia della statale; in tale segmento la strada sarà poi completamente riorganizzata con la realizzazione della rotatoria;
- per la realizzazione dell'intervento è previsto lo scavo di 45.750 mc, di cui il 25% circa (11.600 mc), proveniente dallo scotico, verrà stoccato temporaneamente nelle aree esterne allo svincolo destinate successivamente agli interventi di inserimento paesaggistico dello svincolo, e successivamente quindi riutilizzato. La restante parte dei materiali provenienti dagli scavi (34.150 mc) sarà smaltita in discarica autorizzata coerentemente con quanto previsto dal D.Lgs 152/06;
- il progetto prevede un fabbisogno di materiale pari a 74.982 mc che, escludendo la quota parte riferibile allo strato vegetale, sarà soddisfatto attraverso forniture specifiche da cava o da impianti;
- è previsto l'abbattimento di nove pini adulti che riguardano esclusivamente il filare arboreo posto lungo il tratto di Aurelia che sarà traslato in prossimità della rotatoria;

VALUTATO CHE:

- il progetto ha la finalità di ridurre i volumi di traffico nel tratto della S.S. 1 Aurelia, compreso tra l'area militare di Camp Darby e la zona industriale di Livorno, a ridosso del porto, della lunghezza pari a circa 3 Km, che attraversa l'abitato di Stagno - Villaggio Emilio nel Comune di Collesalveti, sul quale si innestano l'Autostrada A12 (in corrispondenza dell'impianto ENI) e la S.S. 67 Bis dell'Arnaccio. L'area attraversata da tale tratto di Aurelia è caratterizzata dalla presenza di infrastrutture ferroviarie, viarie e portuali, vie d'acqua, residenze, industrie, attività artigianali, impianti specializzati nella logistica ed a servizio dell'autotrasporto, alberghi ed impianti militari all'interno del Parco Regionale Migliarino-San Rossore;
- la nuova infrastruttura è stata progettata per consentire, in caso di incidente, l'interdizione al traffico di Via Aurelia Sud nel tratto antistante lo stabilimento industriale di ENI S.p.A., rendendo tuttavia più efficaci le vie di fuga. In questo modo i mezzi di soccorso potranno raggiungere velocemente lo

h

- stabilimento mentre per la popolazione di Stagno, posta a nord dello stabilimento, è disponibile la nuova entrata verso l'autostrada A12, che diventerà quindi una via di fuga preferenziale;
- il collegamento tra A12 e Via Aurelia, all'altezza del cimitero di Stagno, permetterà inoltre di collegare l'autostrada ed il porto di Livorno, consentendo ai mezzi di evitare il passaggio dall'abitato di Stagno o dalla zona nord di Livorno, come invece avviene attualmente, percorrendo lo svincolo della S.G.C. FI-PI-LI verso il porto, posto subito a sud del canale scolmatore dell'Arno. In conseguenza si avranno miglioramenti del traffico per le zone di Stagno e di Villaggio Emilio e per la stessa città di Livorno;
- la SS Aurelia nel territorio pisano, attraversa il Parco di Migliarino San Rossore Massaciuccoli, ambito di grande pregio ambientale, per cui la realizzazione del nuovo svincolo consentirà l'alleggerimento di tale arteria dal traffico pesante destinato sia alle grandi aree industriali sia al porto, destinandola ad una funzione locale;
- lungo l'Aurelia si sviluppa, per un lungo fronte, anche il DEPOT del Camp Darby che, a seguito della realizzazione del nuovo svincolo, potrà usufruire di un accesso diretto all'autostrada, alternativo a quello esistente, con ulteriore alleggerimento dei mezzi che la percorrono in origine/destinazione campo e porto;
- con riferimento alle modalità con cui i materiali inerti giungeranno nel sito di lavorazione, la presenza dell'autostrada e dello svincolo in esercizio, consentiranno di contenere al massimo eventuali ricadute negative sulla viabilità ordinaria;

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

CONSIDERATO CHE:

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e la valutazione degli impatti

Atmosfera

- l'analisi della componente atmosfera è stata sviluppata attraverso l'analisi del contesto giuridico relativo alla componente, la caratterizzazione ante operam del contesto in cui si inserisce l'opera, la valutazione degli impatti connessi all'esercizio ed alla realizzazione dell'opera, paragonando i valori delle concentrazioni distribuite sul territorio interessato dall'infrastruttura ai livelli massimi indicati dalla normativa vigente;
- La qualità dell'aria è stata valutata mediante l'analisi dei dati di fonte pubblica della rete di monitoraggio della Provincia di Pisa, che il proponente ha ritenuto più attendibili a rappresentare fedelmente il territorio in esame rispetto a quelle della provincia di Livorno, ubicate in un contesto urbano differente rispetto a quello oggetto di studio, e mediante alcuni rilievi in sito specifici svolti mediante campionatori passivi di NO_x, NO₂ e C₆H₆;
- Il contributo specifico del sistema infrastrutturale interessato dall'opera in oggetto di valutazione è stato oggetto di valutazioni modellistiche, svolte con il modello di simulazione CALINE 4, che hanno consentito di valutare la distribuzione spaziale del parametro di media annuale relativamente agli

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

inquinanti NO_x , PM_{10} e $\text{PM}_{2,5}$ e gli andamenti delle concentrazioni orarie in corrispondenza del ricettore residenziale maggiormente prossimo all'area di intervento "Casa Poggio al Lupo" degli inquinanti NO_x , CO, NMVOC, PM_{10} e $\text{PM}_{2,5}$;

L'analisi emissiva è stata svolta utilizzando il software COPERT IV utilizzando come dati di input i dati del parco veicolare in possesso dell'ACI, relativi all'Autoritratto del 2009, corretti in base alle percorrenze ISPRA;

Per la sorgente autostradale, sono stati considerati i valori desunti dai rilievi effettuati da ARPAT e dai documenti SALT, sviluppati per la redazione del piano conoscitivo per il progetto dell'ampliamento con costruzione della III^a corsia nel tratto fra Carrara e Viareggio, mentre per le altre infrastrutture stradali (SS1 e SS67) sono stati utilizzati i risultati dei rilievi di traffico effettuati nel mese di giugno 2011 in concomitanza ai monitoraggi acustici svolti;

I risultati delle valutazioni modellistiche effettuate dal proponente, relative allo scenario ANTE-OPERAM, indicano un livello di alterazione della qualità dell'aria, direttamente associabile alle emissioni determinate dal sistema infrastrutturale, complessivamente conforme alle prescrizioni normative in quanto, analizzando nello specifico ogni singolo inquinante considerato, si ha:

* NO_x : le concentrazioni medie annuali si mantengono in tutto il dominio di calcolo inferiori a $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ad eccezione delle porzioni di territorio immediatamente prossime al tracciato dell'A12 in cui i livelli di concentrazione risultano compresi tra 20 e $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Sulla base delle valutazioni del proponente si può ritenere che tale parametro risulti conforme con le prescrizioni normative che infatti, per il solo NO_2 , prevedono un limite per il parametro di media annuale pari a $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (D.Lgs 155/10) (considerare la totalità degli NO_x risulta particolarmente cautelativo essendo il rapporto in atmosfera tra NO_2 ed NO_x compreso tra l'80% ed il 30%, diminuendo all'aumentare delle concentrazioni di NO_x). Gli andamenti delle concentrazioni orarie di NO_x calcolati in corrispondenza del punto di massima esposizione sanitaria rappresentato dagli edifici siti in località "Casa di Poggio di Lucio", si mantengono durante l'intero intervallo temporale, inferiori a $90 \mu\text{g}/\text{m}^3$, compatibili quindi con il limite di legge di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ relativo alla concentrazione oraria massima del NO_2 ;

* **Polveri (PM_{10} e $\text{PM}_{2,5}$)**: la concentrazione media annuale calcolata risulta in tutto il dominio di calcolo e per entrambi gli indicatori considerati inferiore a $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Il contributo all'alterazione della qualità dell'aria determinato dal sistema infrastrutturale risulta pertanto compatibile con i limiti normativi prescritti dal D.Lgs 155/10 che risultano pari a $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per il PM_{10} ed a $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per il $\text{PM}_{2,5}$. Anche con riferimento alle concentrazioni orarie, il contributo è contenuto risultando inferiore a $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per il PM_{10} ed a $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per il $\text{PM}_{2,5}$, a fronte di un limite relativo al solo PM_{10} pari a $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ da valutarsi come concentrazione media giornaliera;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with dates like '17'.

- * CO: i valori di CO risultano inferiori di due ordini di grandezza rispetto al limite normativo;
- * NMVOC: i composti organici volatili non metanici presentano concentrazioni orarie inferiori a $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Tenuto conto che il Benzene (componente dei NMVOC per il quale esiste un limite normativo pari a $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ relativamente alla media annua) è mediamente inferiore al 5% dei NMVOC, anche per tale inquinante si può ritenere ampiamente rispettato il limite normativo

la stima degli impatti sulla componente atmosfera nello scenario POST-OPERAM (anno 2015) è stata sviluppata attraverso l'applicazione del modello di calcolo definito in fase ante operam adeguato alla nuova configurazione infrastrutturale ed in via cautelativa non sono stati ipotizzati rinnovi del parco veicolare che normalmente determinano una significativa riduzione delle emissioni determinata dall'impiego di percentuali più elevate di veicoli conformi ai più recenti standard emissivi imposti dalle direttive di omologazione dell'Unione Europea;

- anche nello scenario post-operam i risultati delle valutazioni sono stati rappresentati sia attraverso mappe al continuo relativamente alle concentrazioni medie annuali di NO_x , PM_{10} e $\text{PM}_{2,5}$, sia mediante la ricostruzione dell'andamento ora per ora in corrispondenza del punto di massima esposizione;
- i risultati delle valutazioni nello scenario post-operam evidenziano un incremento dei livelli di concentrazione limitato alle porzioni di territorio prossime all'opera ed in corrispondenza dell'area di esazione ed una riduzione degli impatti in corrispondenza dell'arteria che collega l'Autostrada all'abitato coerentemente alla presenza del nuovo svincolo che consente una migliore connettività tra l'Autostrada e l'Aurelia;
- in termini assoluti gli incrementi in corrispondenza del sistema ricettore e degli ambiti naturalistici caratterizzati da maggiore sensibilità rimangono praticamente nulli e tali, pertanto, da non alterare la qualità dell'aria attualmente presente;

Suolo e sottosuolo

- La definizione dell'assetto geologico dell'area di studio si è basata sui dati bibliografici reperibili presso la Provincia di Pisa, il Comune di Collesalveti e l'Autorità di Bacino dell'Arno; è stata inoltre eseguita nel 2011 una campagna di rilievo di dati geognostici;
- Le unità tettoniche affioranti sono di natura sedimentaria e variano da sedimenti palustri a sedimenti di colmata, dune sabbiose a debole rilievo e coltri di origine antropica. In particolare, nella zona di intervento lo studio dei dati derivanti dalla campagna geognostica del 2011 evidenzia la presenza di limi sabbiosi e limi argillosi.
- I Comuni di Pisa e Collesalveti ricadono in una zona con livello di pericolosità sismica basso, ma con obbligo di azione sismica prevista di livello medio;
- La definizione dell'assetto geomorfologico dell'area di studio si è basata sui dati bibliografici reperibili presso la Provincia di Pisa, il Comune di Collesalveti e l'Autorità di Bacino dell'Arno. Trattandosi di

una zona pianeggiante, non sono presenti fenomeni franosi nell'intorno immediato della zona di studio. Questo porta all'assenza di rischio geomorfologico per l'area su cui ricade lo svincolo, mentre ad ovest di questo è presente un'area potenzialmente soggetta ad instabilità dei versanti;

I fattori di pressione riguardano il rischio di incidenti che causino sversamenti accidentali, che andrebbero però ad interessare unicamente la parte di suolo superficiale, e l'occupazione di suolo, legata sia agli ingombri autostradali veri e propri sia alle necessità di cantiere (presenza di mezzi di lavoro e strutture, produzione e stoccaggio di rifiuti);

L'area in cui si andrà ad insediare lo svincolo è attualmente parte a destinazione agricola e parte ad incolto. Infatti, la striscia di terra che rimane racchiusa tra l'Aurelia e l'Autostrada A12, non risulta funzionalmente inserita tra le aree a specializzazione agricola di Coltano così come non presenterebbe relazioni dirette con le superfici forestali della zona di Tombolo, relazioni di fatto compromesse dalla presenza della base militare. Secondo le indicazioni del Piano di Gestione di "Tombolo e Coltano" l'intera fascia compresa tra le due infrastrutture esistenti è stata indicata quale area di rimboscimento per dare continuità alle zone boscate presenti più a nord. L'area posta a sud est dello svincolo lo stesso Piano la inserisce tra le aree suscettibili ad essere inondate.

Tali indicazioni, nonostante la trasformazione di tipo antropico operata dallo svincolo e non prevista dal PdG, sono state comunque mutate con la predisposizione di idonei interventi di mitigazione improntati sia al potenziamento della vegetazione locale sia al mascheramento dello svincolo anche a tutela delle aree agricole o naturali limitrofe

Ambiente idrico

La definizione dell'assetto idrogeologico dell'area di studio si è basata sui dati bibliografici messi a disposizione dall'Autorità di Bacino dell'Arno e dall'ARPAT Toscana. La storia geologica dell'area di indagine ha portato alla sedimentazione, in superficie, di depositi di tipo sia marino o lagunare, sia alluvionale, che poggiano su un substrato di rocce carbonatiche e arenacee. L'area è caratterizzata da terreni con grado di permeabilità alto, e quindi potenzialmente sede di risorse idriche sfruttabili.

Il censimento dei pozzi del Piano di Bacino dell'Arno riporta, nelle prossimità del sito di progetto, pozzi ad uso prevalentemente domestico (consumo umano non acquedottistico) ed irriguo, con un numero minore di pozzi ad uso produttivo e servizi, tutti comunque a distanze (mediamente 1800 m) tali da escludere possibili interferenze da parte delle lavorazioni in progetto;

Sulla base dei dati ARPAT è stata effettuata una valutazione sullo stato chimico delle acque di falda, in 6 stazioni di monitoraggio nella Piana di Pisa, le più vicine all'area di indagine. Le valutazioni hanno seguito quanto riportato nel DLgs 152/2006. Per nessuna delle due falde confinate si hanno condizioni tali da non poter definire lo stato chimico come buono, per quanto la prima falda presenti alcuni superamenti dei valori soglia, tuttavia di entità non preoccupante;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones on the left and center.

- I fattori di pressione che possono interessare la componente riguardano, in fase di costruzione, unicamente l'eventualità di sversamenti accidentali a seguito di un incidente, con ricadute sulla qualità delle acque sotterranee. In fase di esercizio, agli sversamenti accidentali va aggiunta la possibilità di avere ruscellamento con infiltrazione di acque di piattaforma eventualmente con carico inquinante nell'area di laminazione interclusa nello svincolo.
- I fattori di pressione relativi ai pozzi ed alla vulnerabilità sono caratterizzati da impatti nulli (il primo in quanto si hanno notevole distanza dei pozzi dalla zona di intervento e limitato effetto di richiamo delle lavorazioni; il secondo perché la vulnerabilità dell'acquifero non può subire variazioni da parte di lavorazioni in un ambito così ristretto);
- La definizione dell'assetto idrografico dell'area di studio si è basata sui dati messi a disposizione dall'Autorità di Bacino dell'Arno, dall'ARPAT Toscana e dal PTA.
- Il reticolo idraulico dell'area è costituito da una complessa rete di canali artificiali e corsi d'acqua naturali che si immettono, a varie altezze, nello Scolmatore d'Arno;
- L'area di intervento ricade in parte in pericolosità P11 ed in parte in pericolosità P12 per cui l'intera area può andare incontro a fenomeni sia di ristagno sia di inondazione;
- Il proponente ha condotto le verifiche idrauliche con le quali ha valutato la non allagabilità del nuovo svincolo per eventi con tempo di ritorno duecentennale e nel contempo dimostrato il mantenimento dell'invarianza idraulica a fronte dell'intervento di realizzazione del nuovo svincolo;
- Per la messa in sicurezza del nuovo svincolo, in caso di evento duecentennale, stanti gli esigui volumi in gioco, è stato previsto un fosso di guardia da realizzare lungo l'intero perimetro delle nuove corsie stradali lato Fossa Chiara, collegato tramite tombini ad una area di compensazione idraulica (vasca di laminazione) ricavata nell'area interclusa tra i rami della nuova viabilità. La stessa area di compensazione provvederà a compensare i maggiori deflussi provenienti dall'area dello svincolo dovuti all'impermeabilizzazione del territorio circostante al fine di mantenere l'invarianza idraulica della zona;
- Per il trattamento e successivo allontanamento delle acque di piattaforma è stato previsto un fosso biofiltrante, con sponde e fondo naturali opportunamente vegetati, ubicato trasversalmente allo svincolo con direzione di flusso ovest-est, con due punti di attraversamento al di sotto dei rilevati stradali che avrà la specifica funzione di biofiltraggio grazie alle caratteristiche di naturalità conferitegli ed alla scelta di idonee essenze vegetali dalle accentuate capacità fitodepuranti;

Rumore e vibrazioni

- Ai fini dell'analisi delle componenti rumore e vibrazioni è stato effettuato uno specifico studio acustico che ha esaminato un ambito spaziale di ampiezza complessiva di circa 1 Km, esteso da entrambi i lati dell'infrastruttura per 500 m dal ciglio esterno dello svincolo di progetto;

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature and the number 20.]

- Il clima acustico post-operam mitigato risente inevitabilmente del trasferimento di traffico dall'attuale tracciato autostradale alle infrastrutture stradali locali sulle quali il nuovo svincolo indirizzerà il traffico con O/D il comparto industriale ed il Porto di Livorno. La mappa di rumore evidenzia il maggiore "carico" di rumore sulla SS 1 Aurelia, per la quale non è ancora stato predisposto il piano di risanamento acustico (PRA) che dovrà quindi tenere conto degli effetti determinati dal nuovo svincolo autostradale ed individuare gli interventi di mitigazione necessari alla riduzione del rumore;
- Considerando le aree naturali o coltivate interessate dalle opere in progetto, le mappe di clima acustico post operam mitigato evidenziano livelli di rumore massimi in periodo diurno compresi tra 50 dBA e 60 dBA, analoghi a quelli presenti in ante operam ma con una differente distribuzione territoriale. Le aree di maggiore pregio naturalistico ad ovest della base militare USA conservano buone condizioni di clima acustico (< 45-50 dBA), favorevoli alla percezione dei suoni e che garantiscono un ampio spazio attivo;
- Per quanto riguarda le opere di mitigazione il proponente indica come unico intervento l'impiego di pavimentazione fonoassorbente;
- La valutazione di impatto acustico post-mitigazione evidenzia sostanzialmente il rispetto dei limiti di legge per tutti i ricettori considerati;
- Per quanto riguarda la fase di cantiere il proponente si limita a produrre una valutazione dell'impatto acustico soltanto qualitativa;

Vegetazione, flora e fauna, ecosistemi, paesaggio

- L'area interessata dalla realizzazione del nuovo svincolo è ubicata all'interno di un contesto ambientale in parte già compromesso dalla presenza ad ovest della SS1 Aurelia e ad est dall'autostrada A12 e da numerose attività antropiche;
- L'area direttamente interessata dalla nuova opera è caratterizzata dalla presenza di seminativi, erbai e medicai, con alcune porzioni recentemente lasciate ad incolto, ma suscettibili di essere nuovamente coltivate e più precisamente si trovano i seguenti ambienti: *Ambienti agricoli (codici CorineBiotopes: 82.1 e 81.0) - Incolti (Codice CorineBiotopes: 87.1) - Vegetazione igrofila (Codici CorineBiotopes: 89.22 e 89) - Filari arborei (Codice CorineBiotopes: 83.31) nell'area interessata dal progetto è presente un filare di pini domestici (pinus pinea) che identifica il paesaggio caratteristico della viabilità storica;*
- I fattori di pressione si esplicano esclusivamente nella fase di costruzione e gli impatti riguardano la perdita di elementi di arredo urbano dovuto alla perdita di esemplari *Pinus Pinea* e le ricadute sulle colture agricole e sugli elementi naturali presenti lungo tratti di fossi ed il rilevato autostradale;
- Le opere di mitigazione, per quanto riguarda le componenti naturalistiche "Flora - Vegetazione" e "Fauna - Ecosistemi", consistono nella realizzazione di fitocenosi più o meno complesse per

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including "A", "E", "FR.", "k", and "22".

composizione specifica e sestri d'impianto e fossi ed ecosistemi acquatici e si dividono sostanzialmente nelle seguenti categorie di opere:

- * Messa a dimora di nuovi nuclei vegetali sia nell'area interclusa, sia a contorno dello svincolo sul quale si basa l'inserimento paesaggistico del progetto;
- * Zone umide lineari costituite da fossi simili a quelli presenti tra i coltivi con funzione prevalentemente di drenaggio che consentiranno di realizzare zone umide lineari a carattere temporaneo con alternanza di una o più fasi acquatiche a fasi asciutte;
- * Fosso biofiltrante con sponde e fondo naturali opportunamente vegetati;

- Dal confronto tra la nuova opera e l'assetto paesaggistico emerge che la nuova opera prevista coinvolge prevalentemente il corridoio di transito definito dall'Aurelia e dall'autostrada e solo marginalmente il Sistema delle bonifiche di natura artificiale legato alle trasformazioni indotte dagli interventi di bonifica che hanno sanato le grandi aree malsane e palustri della pianura pisana;
- Dalla documentazione predisposta dal proponente non risultano coinvolti in alcun modo beni (segnalati o vincolati);
- L'abbattimento dei pini nel tratto di Aurelia coinvolto dalla realizzazione della rotatoria, risulterà compensato con l'inserimento di un filare costituito da n. 9 pini, posto in stretta contiguità all'Aurelia stessa, a rievocazione del tratto di alberata che verrà abbattuto. Inoltre la realizzazione dei nuclei arborei a *Pinus pinea* all'interno dell'area dello svincolo potrà contribuire a restituire al territorio uno dei suoi elementi vegetali di caratterizzazione
- I caratteri identificativi dei sistemi di paesaggio in cui insiste l'area oggetto d'intervento appaiono già allo stato attuale fortemente degradati e privi di una particolare connotazione ed inoltre la stessa area risulta parzialmente isolata dai sistemi antropico naturali che caratterizzano i contesti di area vasta;
- La zona insiste in un'area pianeggiante in cui non sono presenti rilievi tali da fornire punti panoramici privilegiati da cui poter apprezzare le trasformazioni che, nel caso in esame, agiscono a livello del piano di campagna, le colline che fanno da sfondo sono comunque molto lontane.
- Le perturbazioni introdotte dal progetto nel quadro visivo del contesto attraversato non risultano tali da intaccare l'integrità dei contesti di maggior pregio, che risultano abbastanza isolati e protetti rispetto all'intervento.

in merito alla Valutazione d'Incidenza

Dalla documentazione prodotta dal proponente si evince quanto segue:

- I siti rilevati in un'area vasta appartenenti alla rete Natura 2000 sono:
 - * IT5170002 "Selva Pisana" ricadente all'interno del Parco Regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli al cui interno, nel settore meridionale, è presente la Riserva Cornacchiaia Ulivo;

* IT5160001 "Padule di Suese e Biscottino" esterni al Parco

- Per quanto riguarda le distanze il progetto si pone a:

- * Circa 0,500 Km dal lato più meridionale del SIR/SIC/ZPS Selva Pisana (e dalla Riserva);
- * Circa 1,5 Km dall'area del SIR/SIC/ZPS IT5160001 "Padule di Suese e Biscottino" sub sito posto in stretta adiacenza al Fosso Chiara ed a nord del Canale emissario;
- * Circa 2,3 Km dall'area del SIR/SIC/ZPS IT5160001 "Padule di Suese e Biscottino" sub sito posto oltre Fosso dell'Acqua Salsa ed in stretta adiacenza, per un lato, alle infrastrutture viarie (principalmente A12);

- Lo Studio di Incidenza contiene le analisi effettuate su habitat, habitat di specie e specie relativamente ad entrambi i Siti di Importanza Comunitaria e conclude che si può escludere il verificarsi di effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000 rappresentati dai due SIC/ZPS "Selva Pisana" e "Padule di Suese e Biscottino";

- In considerazione dell'assenza di interferenze significative con i siti protetti, emersa nella valutazione di incidenza, lo studio di incidenza ha concluso che gli interventi di progetto non creano incidenze significative e che non risulta necessario il passaggio ai successivi livelli della valutazione, oltre al primo livello di screening, definiti dall'art. 6 della Direttiva Habitat (o art. 5 del DPR 357/97);

VALUTATO CHE:

- Da quanto dedotto dall'analisi della valutazione di incidenza prodotta dal proponente, con ragionevole certezza, si possono escludere effetti negativi o comunque significativi sugli obiettivi di conservazione dei siti limitrofi all'area di intervento;
- Relativamente alla componente emissioni in atmosfera dovranno essere previsti dei monitoraggi ante operam, durante le fasi di cantiere e la fase di esercizio ed eventuali mitigazioni, ma che rispetto alla situazione preesistente l'intervento contribuirà a decentrare un notevole volume di traffico dalla viabilità ordinaria esistente i cui contributi emissivi ad oggi gravano sulle zone attraversate e più densamente abitate;
- L'opera è ubicata in zona agricola, pianeggiante e costiera, in cui difficilmente possono verificarsi fenomeni di inversione termica, caratterizzata inoltre dalla presenza di venti di brezza e pertanto in un ambiente favorevole alla massimizzazione della dispersione degli inquinanti emessi dal traffico veicolare;
- le emissioni prodotte durante la cantierizzazione saranno contenute anche perché le maggiori lavorazioni riguarderanno essenzialmente gli scavi per la predisposizione delle superfici di impronta dei sedimi stradali e la realizzazione dei rilevati;

- con il miglioramento delle condizioni di traffico che si potranno conseguire sull'Aurelia e sul resto della rete influenzata dal nuovo svincolo si potranno ottenere risultati positivi proprio sulla componente atmosfera, in primo luogo, e congiuntamente anche su altri fattori ambientali (rumorosità, incidentalità, ecc.);
- relativamente alla componente ambiente idrico si dovranno adottare tutte le misure necessarie a prevenire l'inquinamento delle falde acquifere, a limitare gli impatti sulla rete irrigua ed a garantire il corretto deflusso delle acque meteoriche e di lavorazione dei cantieri, a prevenire i fenomeni erosivi dovuti all'interazione tra il corso d'acqua e l'infrastruttura di progetto;
- relativamente alla componente rumore e vibrazioni dovrà essere sviluppato un piano di monitoraggio, in particolare presso i ricettori che distano meno di 50 metri dal nuovo svincolo;
- il progetto, se si esclude l'occupazione permanente di suolo (consumo di risorsa) non necessita di grandi fabbisogni, riconducibili questi ai materiali inerti che serviranno per la realizzazione dei rilevati e per il pacchetto che costituisce il manto stradale;
- non sono previste opere d'arte di un certo impegno né grandi demolizioni, escludendo i tratti in cui si dovranno smantellare le pavimentazioni (Aurelia e Autostrada per il raccordo delle rampe);
- l'ambiente naturale del Parco Naturale Migliarino San Rossore e Massaciuccoli, al cui interno ricade il sito in cui sarà realizzato lo svincolo, non risulterà coinvolto dalle trasformazioni e dalle lavorazioni, infatti le importanti fitocenosi ed i sistemi rappresentati dalle aree umide e dalle zone dunali e retrodunali non verranno minimamente coinvolti;
- la progettazione del nuovo svincolo e raccordo fra l'autostrada e l'Aurelia, pur riducendo le superfici naturali o agricole disponibili anche a fini faunistici, oltre che paesaggistici e produttivi, mantiene sufficienti spazi per lo spostamento della fauna che, previa alcuni interventi di naturalizzazione, possono continuare ad assolvere a tale funzione, soprattutto considerato che il maggior limite è imposto da una condizione preesistente;
- il progetto non è in grado di alterare la percezione visiva dell'area in oggetto dai pochi punti di fruizione identificati sul territorio mentre dall'autostrada, la presenza del nuovo elemento di artificializzazione, non impedirà agli utenti di percepire le strutture poste in lontananza sul lato est dove la campagna delle bonifiche storiche si estende in modo uniforme fino alle grandi siepi di margine;

VISTO E CONSIDERATO CHE:

- la regione Toscana, nel parere espresso con Determinazione n. 251 del 02/11/2011 ritiene che l'intervento possa essere escluso dalla procedura di valutazione ambientale subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e con la formulazione delle raccomandazioni di seguito elencate:

Aspetti progettuali

[Area containing various handwritten signatures and initials, including a large signature on the right and several smaller ones at the bottom.]

1. In fase di costruzione devono essere adottati accorgimenti per evitare contaminazioni o dilavamento da parte degli eventi meteorici dei cumuli di terre in deposito temporaneo (al riguardo si raccomanda un'altezza di tali cumuli non superiore ai 2 mt.), e devono essere previste aree di cantiere adibite al parcheggio e ricovero dei mezzi meccanici nonché al loro rifornimento e manutenzione ed accorgimenti atti ad evitare sversamenti e, quindi, contaminazioni, delle acque, del suolo e del sottosuolo. Le cisterne contenenti idrocarburi devono essere poste al coperto ed all'interno di bacini di contenimento opportunamente dimensionati;
2. Ai fini dell'autorizzazione, il proponente deve:
 - definire nel dettaglio le aree adibite a deposito dei materiali di scavo da destinare a recupero o smaltimento, nonché quelle di deposito dei materiali necessari all'approntamento dell'opera;
 - fornire una stima particolareggiata del traffico in entrata ed uscita dal cantiere docuto ad approvvigionamenti e conferimenti di materiali, indicando i possibili siti di provenienza e destinazione dei materiali stessi;
 - elaborare in dettaglio il layout del cantiere;
 - dettagliare il cronoprogramma delle varie fasi di approntamento dell'opera
3. Ai fini della gestione ambientale del cantiere, si raccomanda al proponente di adottare, nel Capitolato Speciale, le "Disposizioni speciali per le imprese", allegate al presente Parere

Aspetti ambientali

Atmosfera

4. Quali parametri di riferimento del monitoraggio in fase di costruzione e/o esercizio della componente ambientale atmosfera, ai fini dell'autorizzazione il proponente deve:
 - predisporre una stima della concentrazione di polveri presso i recettori interessati dal cantiere. Tale elaborazione deve essere effettuata e presentata (tenendo conto delle indicazioni metodologiche e procedurali contenute nelle specifiche **Linee guida** di ARPAT, scaricabili dal sito web dell'Agenzia e comunque impiegando gli algoritmi US-EPA AP-42 più aggiornati), congiuntamente con la precisa elencazione e georeferenziazione dei recettori sensibili e con la definizione e quantificazione delle misure di mitigazione necessarie e più efficaci (particolare attenzione deve essere posta alle fasi di demolizione manufatti, escavazione di terreni, caricamento e trasporto di materiali polverulenti, preparazione del calcestruzzo);
 - relativamente alla fase di esercizio dell'opera:
 - a) flussi di traffico: fornire una tabella analoga alla 3-1 relativamente ai flussi di traffico allo stato attuale (2009) forniti al codice CALINE lungo ciascun ramo stradale simulato. Precisare inoltre se per determinare lo scenario 2015 è stato ipotizzato un aumento della domanda e la sua entità;
 - b) velocità di scorrimento: precisare la velocità di scorrimento impiegata per la stima dei ratei emissivi effettuata con COPERT IV, sia nello stato attuale (2009) che in quello futuro (2015), lungo ciascuno dei rami stradali simulati;
 - c) variazioni orarie dei flussi di traffico: precisare se i flussi siano stati esclusivamente distinti tra periodo diurno e notturno, oppure se si siano ulteriormente modulati i flussi orari e con quale criterio;
 - d) stime per i diversi inquinanti: presentare in forma gabbellare i valori di concentrazione stimati con CALINE (sia al 2009 che al 2015) presso i punti recettori dove sono state condotte le misure in situ (ATM_01, ATM_02, ATM_03, ATM_04) ed in altri punti posti nell'area di interesse. In ogni punto le stime (limitatamente a NOx, PM10, PM2.5 e CO), andranno elaborate in forma di media annuale, di media oraria massima (nell'anno considerato), di media giornaliera massima (nell'anno

considerato) e di media settimanale nel periodo 8-14 luglio (lo stesso in cui sono state effettuate le misure in situ con i campionatori passivi);

- presentare un piano di monitoraggio delle polveri in fase di costruzione e degli inquinanti atmosferici in fase di esercizio, con modalità di dettaglio da concordare con il settore VIA della Regione Toscana che si esprimerà sentita ARPAT;

Ambiente idrico, suolo e sottosuolo

5. si ricorda che, per cantieri di superficie superiore a 5000 m², il proponente deve attenersi a quanto previsto dal D.P.G.R. 46/R 2008 in merito alla regimazione e trattamento delle acque meteoriche dilavanti;
6. Prima dell'immissione nel fosso biofiltrante, le acque di provenienza dalla piattaforma stradale devono essere inviate a pozzetti di decantazione e disoleazione per un primo trattamento, ciò anche considerando che non possono escutersi eventuali carichi inquinanti dovuti ad eventi accidentali e sostanze pericolose;
7. In relazione all'interferenza dell'opera con il tracciato dell'acquedotto di Livorno, ai fini dell'autorizzazione, il proponente deve concordare con la Società ASA le modalità tecniche per la risoluzione di tale interferenza;
8. Si ricorda che, nel caso relativo ad un'opera pubblica non diversamente localizzabile e caratterizzata da specifici vincoli funzionali, come nel caso di raccordo tra viabilità preesistenti, deve essere opportunamente valutata la possibilità di raggiungere la sicurezza idraulica secondo le specifiche del PAI del Bacino del Fiume Arno, ovvero mediante opere strutturali e non strutturali, e di garantire l'invarianza delle condizioni di rischio nelle aree contermini all'opera, tramite il recupero dei volumi sottratti alla libera esondazione delle acque, considerando anche gli interventi già autorizzati o programmati per la zona.

A tal proposito si ricorda la necessità dell'acquisizione del parere vincolante dell'Autorità di Bacino, di cui agli articoli 6 e 7 delle Norme di Piano; in sede di adeguamento della progettazione definitiva si rende necessario rivedere le verifiche idrologico-idrauliche alla luce dei più recenti aggiornamenti del PAI relativi alle aree d'intervento, aree per le quali sono stati definiti i relativi tiranti idraulici;

9. Si ricorda che il punto di immissione in un corpo idrico superficiale delle acque raccolte nell'ambito dell'opera in progetto deve essere autorizzato dall'Amministrazione competente;

Flora, vegetazione, fauna ed ecosistemi

10. Si raccomanda al proponente, per quanto riguarda la piantagione degli esemplari arborei all'interno dell'area dello svincolo, di considerare anche altre specie (citiamo a titolo di esempio, oltre a quelle già individuate dal proponente, il leccio) tipiche dell'area vasta, in luogo delle sole conifere;
11. Per quanto concerne i monitoraggi sul possibile insediamento nel sito di progetto di specie animali e vegetali indesiderate, si raccomanda di effettuare tali monitoraggi con una cadenza almeno semestrale, per un più completo controllo del fenomeno;
12. L'eventuale terreno di riporto esterno all'area di progetto deve risultare sterile (senza semi fertili) e comunque qualora a seguito del monitoraggio previsto dovessero manifestarsi diffusione di specie alloctone queste dovranno essere tempestivamente ed adeguatamente controllate;
13. Deve essere favorito ogni accorgimento per garantire il mantenimento dell'area di prato/incolto situata ad ovest della S.S. Aurelia che si interpone fra questa e la zona boscata in cui è presente il SIC/ZPS Selva Pisana;
14. Si raccomanda che, in fase di cantiere e di esercizio, siano adottati accorgimenti per favorire la permeabilità faunistica e la continuità delle reti ecologiche

Paesaggio e Beni culturali

15. Ai fini dell'autorizzazione, si raccomanda di esaminare misure di tutela delle strade storiche di collegamento caratterizzate da corredi vegetazionali disposti in filare, con particolare riferimento alla S.S. 1 Aurelia;

Rumore e vibrazioni

16. Ai fini dell'autorizzazione il proponente deve:

- specificare le caratteristiche tecniche dell'asfalto utilizzato, in relazione all'applicazione modellistica (spettro di assorbimento), ed i dati di qualifica dello stesso derivanti da studi effettuati e/o da applicazioni similari;
- presentare un piano di monitoraggio sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio dell'opera, con modalità che devono essere concordate con il settore VIA della regione Toscana che si esprimerà sentita ARPAT;
- quali parametri di riferimento del monitoraggio in fase di esercizio della componente ambientale rumore, includere interamente nelle elaborazioni il contributo del raccordo autostradale fra il casello di Livorno e la variante Aurelia di Livorno (intersezione di Stagno), almeno per il tratto che è interamente contenuto all'interno dell'area di calcolo considerata (ampia 500 m dallo svincolo in oggetto). Nelle mappe di rumore fornite tale contributo si interrompe all'altezza delle intersezioni fra le corsie di immissione e di uscita dello svincolo con tale raccordo, ove inizia il ponte autostradale sullo scolmatore dell'Arno;

17. Per quanto riguarda la fase di cantiere, si ricorda l'obbligo di rispetto dei limiti di rumorosità di cui al D.P.C.M. 14.11.97, in tutte le fasi dei lavori. L'eventuale ricorso alle procedure di richiesta di deroga al rispetto dei limiti, di cui alla Delibera del Consiglio Regione n. 77/2000 parte 3, per particolari fasi dei lavori, dovrà essere giustificato (dal proponente l'opera) e valutato (dall'Amministrazione Comunale competente) caso per caso in relazione alla durata delle deroga stessa e alla possibilità di messa in opera di opportuni interventi di mitigazione per la protezione dei ricettori eventualmente interessati;

A tal fine, il proponente deve dettagliare il cronoprogramma dei lavori e la descrizione dei macchinari utilizzati, della relativa rumorosità e della loro disposizione, soprattutto per quei macchinari che sono posti in posizioni fisse del cantiere stesso. Deve essere inoltre considerato il contributo dei mezzi pesanti che trasporteranno i materiali derivanti dalle opere necessarie per la realizzazione dell'opera;

18. Si ricorda che, ai sensi della normativa vigente, la documentazione di impatto acustico deve essere sottoscritta da un tecnico competente in acustica ambientale e che le misure di rumore devono essere corredate del certificato di verifica della taratura;

Terre e rocce di scavo, Rifiuti e bonifiche

19. In relazione ai materiali in esubero dalla gestione dei cantieri, si raccomanda che tali materiali siano destinati ad un idoneo impianto di recupero e non a discarica. In ogni caso, ai fini dell'autorizzazione, il proponente deve individuare le possibili sedi di recupero o smaltimento.

Si ricorda che i materiali di scavo sono esclusi dal regime dei rifiuti, ai sensi della parte IV del D Lgs 152/06 e s.m.i., qualora riutilizzati all'interno della stessa opera e qualora ne sia dimostrata l'assenza di contaminanti. Riguardo al materiale di scotico, per il quale si prevede l'utilizzo in situ, si ricorda che devono essere applicate le disposizioni di cui all'art. 185 comma c) e 186 del D.Lgs. 152/2006 in materia di terre e rocce da scavo. Si ricorda che ai fini dell'autorizzazione deve essere presentato un piano di gestione delle terre e rocce di scavo;

20. Si ricorda che eventuali rifiuti prodotti direttamente o indirettamente in ogni fase del progetto, devono essere raccolti ed avviati a recupero e/o smaltimento secondo quanto previsto dal D.Lgs 152/2006, privilegiando le forme di raccolta differenziata;

21. Qualora in corso d'opera si dovessero presentare problematiche inerenti il ritrovamento di terreni e/o acque inquinate, devono essere attivate le procedure di bonifica e messa in sicurezza ai sensi dell'art. 242 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., adottando tutte le prescrizioni del caso (ad esempio: smaltimento del terreno contaminato eventualmente scavato, smaltimento di acque sotterranee contaminate);

Aspetti infrastrutturali

22. Si ricorda che ai fini dell'autorizzazione devono essere recepite le prescrizioni evidenziate nel parere di validazione tecnica di ANAS S.p.a. e nel parere di ammissibilità del Consiglio Superiore dei LL.PP., citati nelle premesse;
23. Durante la fase di costruzione deve essere verificata l'idoneità delle strade interessate al passaggio dei mezzi pesanti con gli enti proprietari delle stesse in relazione alla sicurezza della circolazione, all'accessibilità e fruibilità ed eventualmente deve essere elaborato un sistema di monitoraggio delle condizioni delle infrastrutture stradali esistenti durante l'esecuzione dei lavori, al fine di assicurare tempestivi interventi di manutenzione;

Salute pubblica

24. In fase di costruzione il proponente deve adottare tutte le precauzioni idonee per limitare il più possibile le emissioni di polvere e di rumore derivanti dalle operazioni di scavo, di costruzione, di demolizione, di stoccaggio e dalla movimentazione del materiale polverulento. Si raccomandano in proposito le seguenti misure da adottarsi in particolare se gli interventi avverranno in prossimità di civili abitazioni o comunque di fabbricati adibiti a permanenza prolungata di persone:

- applicazione, laddove tecnicamente possibile, delle modalità di contenimento delle emissioni di polvere provenienti dalle operazioni di scavo, di costruzione e dal trasporto, carico, scarico e stoccaggio di materiale polverulento previste dall'Allegato V della Parte V del D.Lgs. n. 152/2006;
- limitazione della velocità dei mezzi di trasporto, idonea copertura degli stessi, bagnatura delle strade e dei piazzali utilizzati per i percorsi di carico/scarico e deposito del materiale qualora non pavimentate in conglomerato cementizio o bituminoso, bagnatura dei cumuli, lavaggio delle ruote degli automezzi provenienti dal cantiere prima del loro inserimento nella viabilità ordinaria, interruzione delle movimentazioni del materiale polverulento in caso di presenza di condizioni anemologiche favorevoli alla diffusione della polverosità. Inoltre gli automezzi impiegati dovranno essere revisionati al fine di contenere il più possibile le emissioni rumorose e dei gas di scarico;
- organizzazione delle movimentazioni degli automezzi in modo da evitare intralci alla circolazione e ostacoli alla scorrevolezza della viabilità ordinaria, svolgimento dell'attività di cantiere in orari compatibili con le esigenze di quiete e di riposo dei residenti soprattutto per quanto riguarda le lavorazioni più rumorose, con divieto di lavorazione nei periodi notturni e nei giorni festivi;
- utilizzo di macchinari a norma CE, possibilmente insonorizzati e sottoposti a revisione al fine di garantire sempre la loro efficienza e limitare la rumorosità e le emissioni gassose installando, per i macchinari che ne sono sprovvisti, anche filtri antiparticolato allo scarico;
- adozione di misure comportamentali da parte degli addetti al cantiere descritte al capitolo 4.1.3 dello studio acustico;

CONSIDERATO CHE:

- la titolarità del Parco "Migliarino San Rossore Massaciuccoli" è della Regione Toscana e che l'Ente Parco ha espresso parere favorevole con prescrizioni per come si da atto nel parere della Regione Toscana;
- sulla richiesta di deroga da parte del Proponente alle norme vigenti per la progettazione di infrastrutture stradali è stato espresso parere favorevole, vincolato al rispetto di alcune prescrizioni, da parte dell'ANAS;

- la deroga richiesta dal proponente alle norme vigenti per la progettazione delle infrastrutture stradali è stata ritenuta ammissibile dal Consiglio Superiore dei LL.PP. a condizione che il procedimento di deroga venga sviluppato, a livello di progetto definitivo, secondo alcune prescrizioni e fin quando venga mantenuta la presente situazione in cui la prossimità dell'area di svincolo all'area dell'autostrada è tale da dar luogo alla conseguente continuità dei limiti di velocità che saranno imposti;

RITENUTO CHE:

- la deroga richiesta dal proponente consente di non ricorrere ad un intervento di ampliamento delle strutture del Viadotto Stagno, certamente maggiormente invasivo dal punto di vista ambientale in quanto comporterebbe allungamenti delle tempistiche di realizzazione, maggiori problematiche di carattere ambientale e gestionale derivanti dalla necessità di spostare il traffico, durante i lavori, sulla viabilità esterna, da peggiori condizioni acustiche ed atmosferiche durante i lavori di demolizione dell'impalcato, da maggiore consumo di suolo etc...
- il mantenimento della limitazione della velocità in continuità per tutta la tratta in accesso all'autostazione, ritenuta vincolante dal Consiglio Superiore LL.PP. ai fini dell'ammissibilità della deroga, oltre ad uniformare i limiti di velocità sulla tratta, genera alcune ricadute positive proprio dal punto di vista ambientale in quanto consente di ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico a beneficio sia degli abitanti del popoloso quartiere "Villaggio Emilio", antistante il viadotto di cui sopra, che della variegata fauna che vive nella zona;

**Tutto ciò VISTO, RITENUTO, CONSIDERATO e VALUTATO
la Commissione Tecnica per la verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
ESPRIME**

parere favorevole riguardo all'esclusione della procedura di VIA

del progetto relativo al "Nuovo svincolo A12-SSI Via Aurelia Sud località cimitero di Stagno nel Comune di Pisa" richiesta dalla Società SALT

a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni

1. Vengano recepite le prescrizioni evidenziate nel parere di validazione tecnica rilasciato in data 25/10/2011 dall'ANAS (Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali), con nota prot. 9626, e nel parere di ammissibilità espresso in data 16/02/2012 dal Consiglio Superiore LL.PP. sulla richiesta di deroga per ridotta larghezza delle corsie di accelerazione/decelerazione e connesso restringimento delle corsie di marcia da 3,75 a 3,50 mt.;
2. Venga presentato alla Regione Toscana ed al MATTM, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, un *Piano di Monitoraggio Ambientale*, per tutte le componenti ambientali interessate, riferito alle diverse fasi (ante operam, cantierizzazione e post operam) e redatto secondo i criteri definiti dall'*art. 28 del D.Lgs 128/2010*, con oneri a carico del proponente, che individui procedure di prevenzione del

rischio ed i provvedimenti da assumere in fase di esercizio, coerenti con la normativa vigente, qualora, ad esito delle verifiche del PMA, i dati rilevati non confermassero i valori ante e post operam indicati nel STA. Il proponente dovrà concordare con la regione Toscana contenuti e frequenza dei report periodici relativi al Piano di Monitoraggio assicurandone altresì, di concerto con l'ARPA, la coerenza con i sistemi di monitoraggio in essere presso la Regione stessa.

Il PMA dovrà comunque:

- 2.1 Contenere il piano di monitoraggio delle emissioni che dovrà consentire di distinguere il contributo emissivo stradale dall'inquinamento di fondo, onde pervenire ad una caratterizzazione significativa del contributo reale che il nuovo svincolo fornirà all'inquinamento locale mediante utilizzo di strumenti/modelli di analisi idonei;
- 2.2 Contenere il piano di gestione delle terre e rocce da scavo avente anche le informazioni relative alla movimentazione e trasporto verso i siti di smaltimento definitivo dei materiali derivanti dalle demolizioni e non riutilizzabili per l'opera in progetto;
- 2.3 Contenere il piano di monitoraggio del **rumore** sia nella fase di cantiere che post-operam che dovrà includere interamente nelle elaborazioni il contributo del raccordo autostradale fra il casello di Livorno e la variante Aurelia di Livorno (intersezione di Stagno), almeno per il tratto che è interamente contenuto all'interno dell'area di calcolo considerata (ampia 500 mt. dallo svincolo in oggetto);
- 2.4 Per l'**ambiente idrico di superficie** prevedere campionamenti qualitativi per la valutazione di validità delle opere di presidio idraulico indicando i punti di monitoraggio scelti tra quelli a più alta criticità;
- 2.5 Per la componente **suolo e sottosuolo** contenere uno studio idrogeologico di verifica post-operam dell'interferenza dell'opera con la falda acquifera che contenga anche l'indicazione degli eventuali interventi di mitigazione;
- 2.6 Indicare le modalità di controllo delle **acque sotterranee**, almeno per la fase di cantiere;
- 2.7 Per la componente **flora** prevedere l'effettuazione ante-operam di un rilievo puntuale delle specie interessate dalla nuova infrastruttura e quindi da abbattere, nonché di quelle interferite in altre modalità direttamente ed indirettamente e prevedendo l'impianto delle opere di mitigazione già in fase di cantiere, anche al fine di consentire tempi di sviluppo della vegetazione più rapidi;
- 2.8 Per la componente **fauna** prevedere l'effettuazione ante-operam e post-operam di rilievi mirati ad analizzare lo stato delle popolazioni presenti sul territorio e la sua evoluzione nel tempo così da addivenire ad una progettazione che possa favorire la permeabilità faunistica e la continuità delle reti ecologiche;
3. Si dovrà stipulare un **protocollo operativo** tra Regione Toscana, ARPA Toscana ed Enti locali interessati, che dovrà stabilire, per le rispettive competenze degli Enti e del proponente/gestore, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre gli impatti su qualsiasi componente ambientale per la quale il sistema di monitoraggio rilevasse il superamento dei valori limite;

Ambiente idrico, suolo e sottosuolo

[Handwritten signatures and initials]

4. Tenuto conto della rilevante presenza di canali artificiali e corsi d'acqua naturali (Navicelli, Fossa Chiara etc..) che si immettono a varie altezze nello scolmatore dell'Arno, dell'elevato grado di permeabilità dei terreni e della presenza di pozzi, in fase di ridefinizione della progettazione definitiva e di sviluppo della progettazione esecutiva dovrà essere elaborato il piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali ed in particolare:

- 4.1 Dovranno essere definiti nel dettaglio gli interventi e gli eventuali presidi geotecnici ed idraulici atti a mitigare le interferenze in fase di cantiere ed esercizio con le condizioni idrogeologiche e morfologiche al contorno, onde evitare ogni possibile drenaggio e modifica dei parametri chimico-fisici delle falde idriche eventualmente interessate;
- 4.2 Dovranno essere previsti, oltre ai presidi proposti, idonei sistemi di sicurezza per tutelare gli acquiferi da possibili eventi accidentali;
- 4.3 Dovranno essere approfonditi gli effetti della possibile contemporaneità tra evento piovoso e incidente con sversamento di sostanze inquinanti in carreggiata, anche in rapporto al dimensionamento idraulico del sistema, prevedendo un pre-trattamento (decantazione e disoleazione) prima dell'immissione nel fosso biofiltrante previsto;

In fase di cantiere dovranno essere definiti:

- 4.4 la localizzazione di dettaglio delle aree di cantiere e le eventuali misure mitigative necessarie al rilascio delle autorizzazioni dell'Autorità idraulica competente, nonché un programma di gestione delle attività di cantiere in relazione all'ubicazione delle strutture e degli impianti quali depositi di carburanti, officine per la manutenzione, depositi di olii lubrificanti ed esausti, acque di lavaggio dei mezzi di cantiere solo per i mezzi la cui ridotta mobilità non consenta lo svolgimento delle relative operazioni nelle aree esterne normalmente preposte a dette attività;
5. Deve essere acquisito sul progetto definitivo il parere vincolante dell'Autorità di Bacino e, a tal proposito, si riporta di seguito integralmente la prescrizione n. 8 del parere della Regione Toscana "Si ricorda che, nel caso relativo ad un'opera pubblica non diversamente localizzabile e caratterizzata da specifici vincoli funzionali, come nel caso di raccordo tra viabilità preesistenti, deve essere opportunamente valutata la possibilità di raggiungere la sicurezza idraulica secondo le specifiche del PAI del Bacino del Fiume Arno, ovvero mediante opere strutturali e non strutturali, e di garantire l'invarianza delle condizioni di rischio nelle aree contermini all'opera, tramite il recupero dei volumi sottratti alla libera esondazione delle acque, considerando anche gli interventi già autorizzati o programmati per la zona. A tal proposito si ricorda la necessità dell'acquisizione del parere vincolante dell'Autorità di Bacino, di cui agli articoli 6 e 7 delle Norme di Piano; in sede di adeguamento della progettazione definitiva si rende necessario rivedere le verifiche idrologico-idrauliche alla luce dei più recenti aggiornamenti del PAI relativi alle aree d'intervento, aree per le quali sono stati definiti i relativi tiranti idraulici";
6. In ogni caso il recapito finale delle acque raccolte nell'ambito dell'opera prevista in progetto dovrà essere autorizzato dall'Amministrazione competente;

[Handwritten signatures and initials]

Rumore

7. In fase di redazione del progetto esecutivo, al fine di ridurre al minimo l'impatto sui ricettori evitando l'utilizzo di protezioni attive, si prescrive di approfondire lo studio dei casi che risultano al di sopra dei limiti normativi nello scenario di progetto con mitigazioni individuando, se necessario, eventuali idonee soluzioni progettuali passive (dune, fasce arboree etc...);
8. Per i ricettori per i quali dai risultati delle simulazioni nello scenario di progetto con mitigazioni risulteranno comunque superamenti dei limiti normativi in fase post-operam dovrà essere effettuata la verifica dei livelli di rumore interni e in caso di superamento dei limiti di norma, salvo la dimostrazione di inesistenza di soluzioni tecniche alternative, la sostituzione degli infissi con altri aventi potere fono isolante superiore con oneri a carico del proponente

Stato di qualità dell'aria durante la fase di cantiere

9. Nella definizione del layout dei cantieri dovrà essere prevista la massima distanza possibile tra le sorgenti di polveri ed i ricettori, con particolare attenzione alle aree residenziali, si prevederà inoltre l'integrale ripristino a fine lavori delle aree impegnate, con ricucitura del tessuto preesistente;

Salute umana durante la fase di cantiere

10. In fase di progettazione esecutiva dovrà essere indagata la distanza di prima approssimazione D.P.A. delle aree di cantiere dalle linee elettriche di alta tensione, in particolare è necessario che le aree o i locali dove è prevista la sosta per periodi di tempo superiori alle quattro ore giornaliere siano poste al di fuori di tali D.P.A.;

Impatto del cantiere

11. In fase di progettazione esecutiva, i capitolati di appalto, facendo riferimento alle migliori tecnologie disponibili, dovranno prevedere tutte le cautele, le prescrizioni e gli accorgimenti idonei a salvaguardare, durante la fase di costruzione:
 - * *le acque*, sia superficiali che 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. Dovrà essere evitato l'interramento di contenitori destinati all'immagazzinamento di sostanze o preparati pericolosi, carburanti e rifiuti; qualora l'interramento fosse necessario dovrà essere prodotta la relazione descrittiva e quella idrogeologica per i manufatti;
 - * *il clima acustico*. Il proponente dovrà redigere uno studio di impatto acustico di dettaglio, finalizzato ad esplicitare per quali ricettori non saranno rispettati i limiti previsti nelle normative vigenti per le attività di cantiere e quale sarà la durata temporale prevista dei superamenti e la loro entità e per i quali dovrà essere richiesta deroga ai comuni territorialmente interessati; si dovrà definire la presenza di ricettori prossimi alle zone operative ed alle piste di cantiere. Dovrà essere sempre presa in considerazione la possibilità di installare barriere antirumore definitive se tecnicamente possibile;
 - * *la qualità dell'aria* attraverso l'impiego di veicoli omologati secondo le normative vigenti. In ogni caso tutti i veicoli per i movimenti terre e trasporto inerti dovranno essere equipaggiati con filtri per il particolato e sistemi di abbattimento degli ossidi di azoto; si dovrà inoltre provvedere ad una

- puntuale ed accorta manutenzione. Si utilizzeranno gruppi elettrogeni e di produzione di calore in grado di assicurare le massime prestazioni energetiche, si impiegheranno inoltre, ove possibile, apparecchi di lavoro a basse emissioni (con motore elettrico);
- * *la salute pubblica* quale il disturbo alle aree residenziali ed ai servizi, ivi incluse le viabilità sia locali che di collegamento;
 - * 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;
 - * *la struttura dei suoli e la vegetazione* nelle aree confinanti con quelle di cantiere, con particolare attenzione alle superfici di maggior pregio naturalistico, limitando allo stretto indispensabile la larghezza delle piste provvisorie di accesso

In generale dovrà essere elaborato un **piano dettagliato** per l'approntamento e la gestione dei cantieri relativamente alle 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 con la corretta indicazione della dislocazione, la viabilità di accesso, nonché il **cronoprogramma** di dettaglio dei lavori in cui sia adeguatamente pianificata la sequenza temporale lavori, per minimizzare la sovrapposizione delle diverse lavorazioni previste nell'area e la conseguente esaltazione degli impatti negativi sulla qualità dell'aria, sul clima acustico e sui centri abitati interessati e tale da assicurare un tempestivo ripristino dello stato dei luoghi, ove sorgeranno i cantieri, al termine dei lavori.

Fase di cantierizzazione e costruzione

12. Durante la fase di lavoro in cantiere si dovrà provvedere ai seguenti interventi per mitigare la diffusione delle polveri:
- * Occorrerà effettuare la bagnatura periodica della superficie di cantiere con innaffiamento (2 volte al giorno sull'ara completa) tale da ridurre le emissioni di polvere del 50%;
 - * I mezzi di cantiere, opportunamente coperti, dovranno viaggiare a velocità ridotta e dovranno essere lavati giornalmente nell'apposita platea di lavaggio;
 - * Prevedere l'avvio tempestivo delle fasi di recupero a verde ed inerbimento delle superfici non pavimentate al fine di limitare il risollevarimento delle polveri;
 - * Agli ingressi del cantiere dovranno essere installate cunette pulisci-ruote
13. Il terreno agrario proveniente dalle operazioni di scotico, che si prevede di riutilizzare nelle operazioni di ripristino ambientale, dovrà essere stoccato per cumuli compatibili e di dimensioni congrue, in modo da non alterarne le caratteristiche chimico-fisiche, che dovranno essere protetti dal pericolo dell'erosione idrica e dall'infestazione di specie alloctone e tutte le operazioni dovranno essere eseguite con modalità tali da evitare il compattamento;
14. Relativamente alla fase di cantiere ed in particolare ai movimenti dei mezzi per il trasporto materiale si richiede di utilizzare la viabilità autostradale senza interessare la viabilità locale; diversamente, nel caso in cui ciò non sia possibile, si richiede che i percorsi vengano concordati con la provincia di Pisa ed i Comuni di Collesalveti e Livorno al fine di gestire e limitare i relativi impatti;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

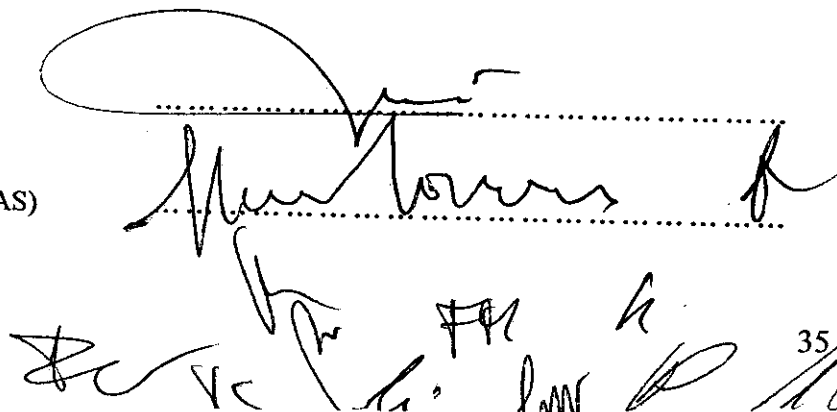
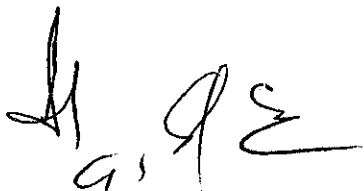
15. Dovrà essere garantito lo stretto utilizzo, da parte dei mezzi e personale di lavorazione, dei percorsi ed aree di cantiere, limitando il calpestio della vegetazione alle sole aree di servizio e delimitando le aree stesse con apposita segnaletica;
16. Ai fini del riutilizzo dei materiali derivanti dalle operazioni di scavo dovranno essere preventivamente verificate le caratteristiche qualitative e la compatibilità degli stessi con l'uso previsto, ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs 152/06; qualora la suddetta caratterizzazione indicasse l'incompatibilità dei materiali e/o la presenza di rifiuti e di sostanze pericolose, il Proponente dovrà dare immediata ed adeguata informativa alle Autorità di controllo per gli interventi e le prescrizioni del caso;
17. L'approvvigionamento dei materiali inerti per la costruzione dei rilevati e lo smaltimento dei materiali di risulta dovrà essere effettuato utilizzando siti autorizzati, privilegiando, a parità di idoneità quelli più prossimi all'area di intervento, allo scopo di minimizzare gli impatti derivanti dal trasporto;
18. Si prescrive, ai sensi dell'articolo 90, "Scoperte fortuite", del D.Lgs 42/2004 ss.mm.ii. che se durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi, manufatti o elementi di natura archeologica anche di apparente non interesse, di sospendere immediatamente tutti i lavori in atto e di dare immediata comunicazione alla Soprintendenza per i beni archeologici competente, la quale, se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione dei resti sepolti;
19. Dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni formulate nel parere del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale, allegato alla Delibera di G.R. n. 626 del 16/0/2012 con la quale la Regione Toscana, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/2006 e dell'art. 63 della L.R. 10/2010, ha espresso parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto di che trattasi, ove non ricomprese nelle precedenti;

Resta fermo che la realizzazione dell'intervento in esame è subordinata al rilascio da parte delle autorità competenti di tutte le autorizzazioni ed i pareri necessari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge;

- La verifica di ottemperanza per le prescrizioni nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 11 dovrà essere verificata dal MATTM prima della approvazione del progetto esecutivo;
- La verifica di ottemperanza della prescrizione n. 5 dovrà avvenire in sede di adeguamento della progettazione definitiva e dovrà essere verificata dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno;
- La verifica di ottemperanza delle prescrizioni nn. 12, 13, 14, 15, 16 e 17 dovrà essere verificata dalla Regione Toscana ed ARPA;
- La verifica di ottemperanza della prescrizione n. 18 dovrà avvenire in corso d'opera ed essere verificata dalla Soprintendenza per i beni archeologici.

Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

[Signature]
ASSENTE

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

[Signature]

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

[Signature]

Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio

ASSENTE

Dott. Renzo Baldoni

[Signature]

Dott. Gualtiero Bellomo

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti

[Signature]

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

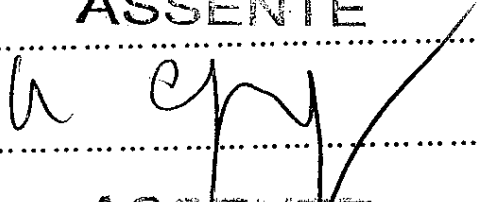
Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

[Signature]

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE



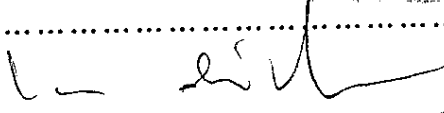
Dott. Marco De Giorgi

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

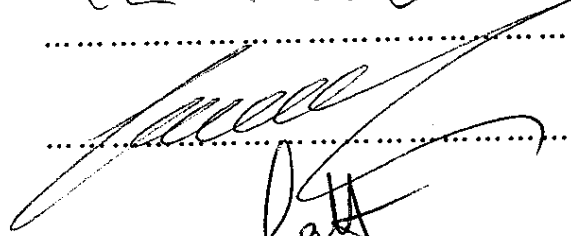
ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

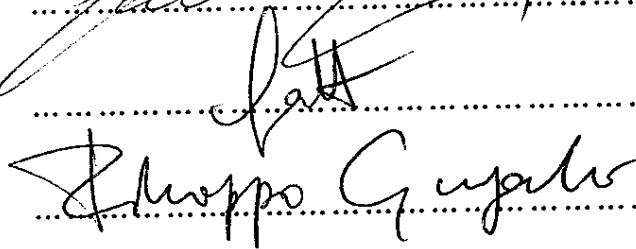


Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa



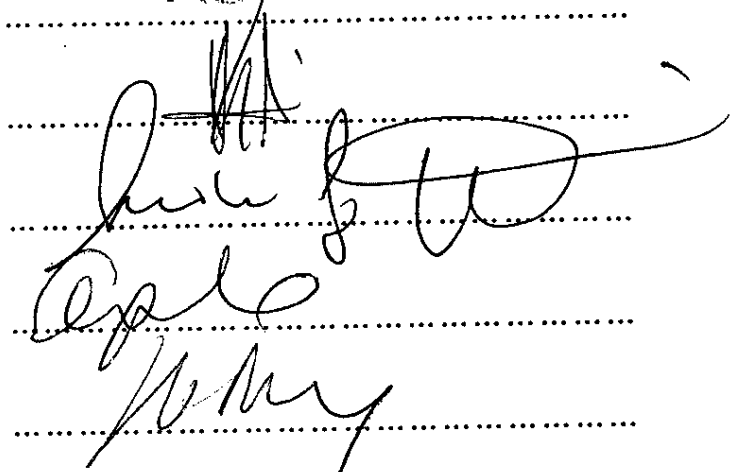
Arch. Antonio Gatto



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi



Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

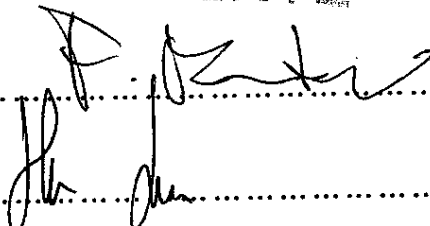
Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli



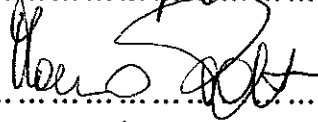
Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

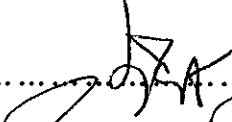
Arch. Eleni Papaleludi Melis



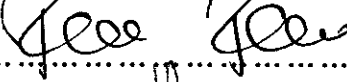
Ing. Mauro Patti



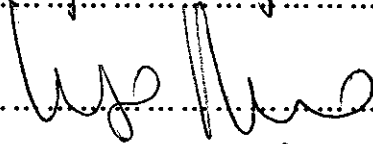
Avv. Luigi Pelaggi



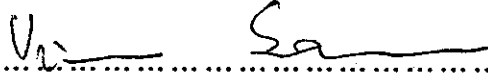
Cons. Roberto Proietti




Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



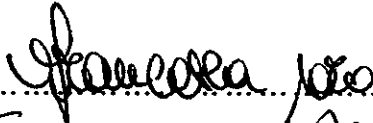
Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

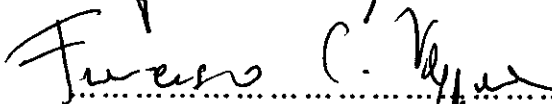
Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

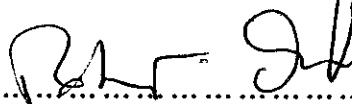
Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani



Arch. Fabio Zita
(Rappresentante Regionale)

ASSENTE