



*Ministero dell' Ambiente  
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO: [ID: 8929] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 bis del D.Lgs. 152/2006.**

**Autostrada A2 - Lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'Autostrada SA- RC al tipo 1/A norme CNR/80 - Tronco 3° Tratto 2° lotto 3° Stralcio C - dal km 382+475 al km 383+000 (Svincolo Rosarno). Innalzamento livello di servizio cod UC166.**

**Progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento di collegamento tra lo svincolo di Rosarno e il porto di Gioia Tauro - cod - UC152.**

**Nota tecnica.**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota prot. n. CDG DT.0671903 del 29/09/2022, acquisita al prot. n. MiTE-120864 del 03/10/2022, integrata con la nota descrittiva degli interventi previsti, acquisita al prot. MiTE-25724 del 22/02/2023, la Società ANAS S.p.A. ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006, in merito ai seguenti due interventi:

1. Il riordino/integrazione delle comunicazioni tra le viabilità SS682dir e SS682 con la realizzazione di una nuova rampa nel tratto iniziale della SS682dir in prossimità dello svincolo di Rosarno Innalzamento livello di servizio – Codifica ANAS UC166.
2. La progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento di collegamento tra lo svincolo di Rosarno e il porto di Gioia Tauro - Codifica ANAS UC152”.

A corredo dell'istanza sopra citata, la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo, predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, corredata degli Allegati grafici della Lista di Controllo” e la nota descrittiva degli interventi previsti.

Le proposte progettuali sopra richiamate si configurano come adeguamento tecnico, e prevedono interventi che hanno l'obiettivo di migliorare l'attuale infrastruttura di collegamento tra il gate del porto di Gioia Tauro e l'Autostrada A2 del Mediterraneo, attraverso la razionalizzazione delle connessioni fra le viabilità esistenti e l'adeguamento della piattaforma della SS682dir, innalzandone il livello di servizio (funzionalità) e quello della sicurezza stradale, in relazione al programma di sviluppo del porto che determinerà nel prossimo futuro un aumento importante del traffico industriale tra il porto stesso e l'autostrada A2.

Inoltre, entrambi gli interventi, intervento 1 - UC166 e intervento 2 - UC152, sono stati sottoposti a “Verifica Preventiva” dell’Interesse Archeologico ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs. 50/2016, conclusasi con parere della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Reggio Calabria e la Provincia di Vibo Valentia favorevole con la sola prescrizione di sorveglianza degli scavi in fase realizzativa.

Gli interventi in programma sono localizzati tra i Comuni di Rosarno e San Ferdinando, in Provincia di Reggio Calabria.

### **Analisi e valutazioni**

I progetti presentati hanno lo scopo di migliorare la connessione fra l’A2 e il gate del porto di Gioia Tauro, attraverso la razionalizzazione delle connessioni fra le viabilità esistenti e l’adeguamento della piattaforma stradale della SS682dir.

Come evidenziato dal Proponente, il progetto prevede interventi di rinaturalizzazione che interessano prevalentemente le aree intercluse delle nuove opere stradali e le aree degli svincoli stradali, che attualmente versano in uno stato di abbandono, generando un miglioramento ambientale.

Il piano degli interventi in programma riguarda:

1. il riordino/integrazione delle comunicazioni tra le viabilità SS682dir e SS682 con la realizzazione di una nuova rampa nel tratto iniziale della SS682dir in prossimità dello svincolo di Rosarno;
2. la manutenzione straordinaria del corpo stradale del prosieguo della SS682dir costituente il collegamento al porto.

Il proponente precisa che non è previsto alcun intervento diretto sull’Autostrada A2 e sulle rampe dello svincolo autostradale, Fig. 1

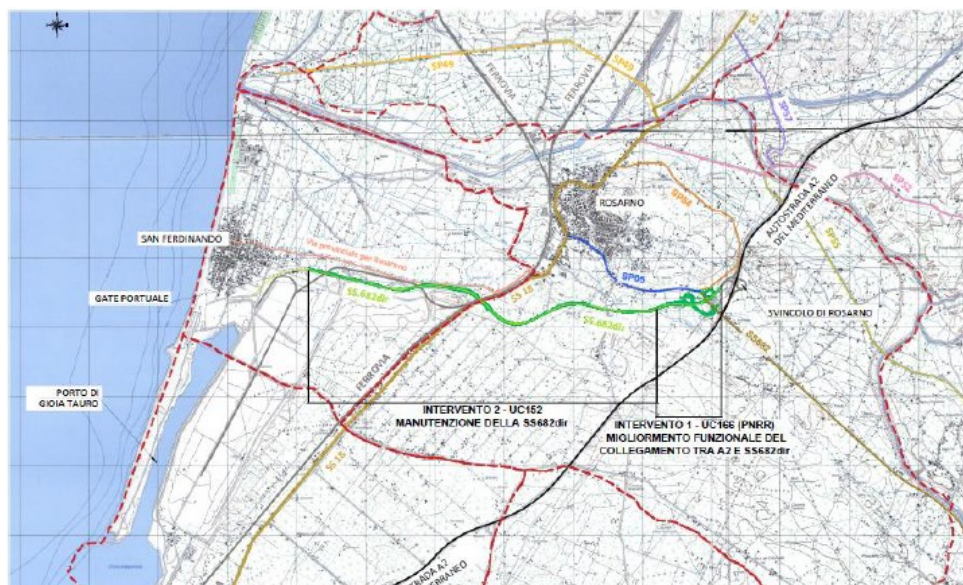


Fig. 1 - Inquadramento dell’area di intervento -in colore verde i tratti stradali sottoposti ad intervento (Fonte: Lista di Controllo)

Di seguito vengono analizzati gli interventi sottoposti a valutazione.

### **1. Interventi in prossimità dello svincolo di Rosarno - codifica Anas UC 166**

Gli interventi indicati in prossimità dello svincolo di Rosarno, Figg. 2 e 3, si concretizzano nella realizzazione di una nuova rampa che consente il collegamento diretto tra la carreggiata direzione porto della SS682 dir con la SS682.

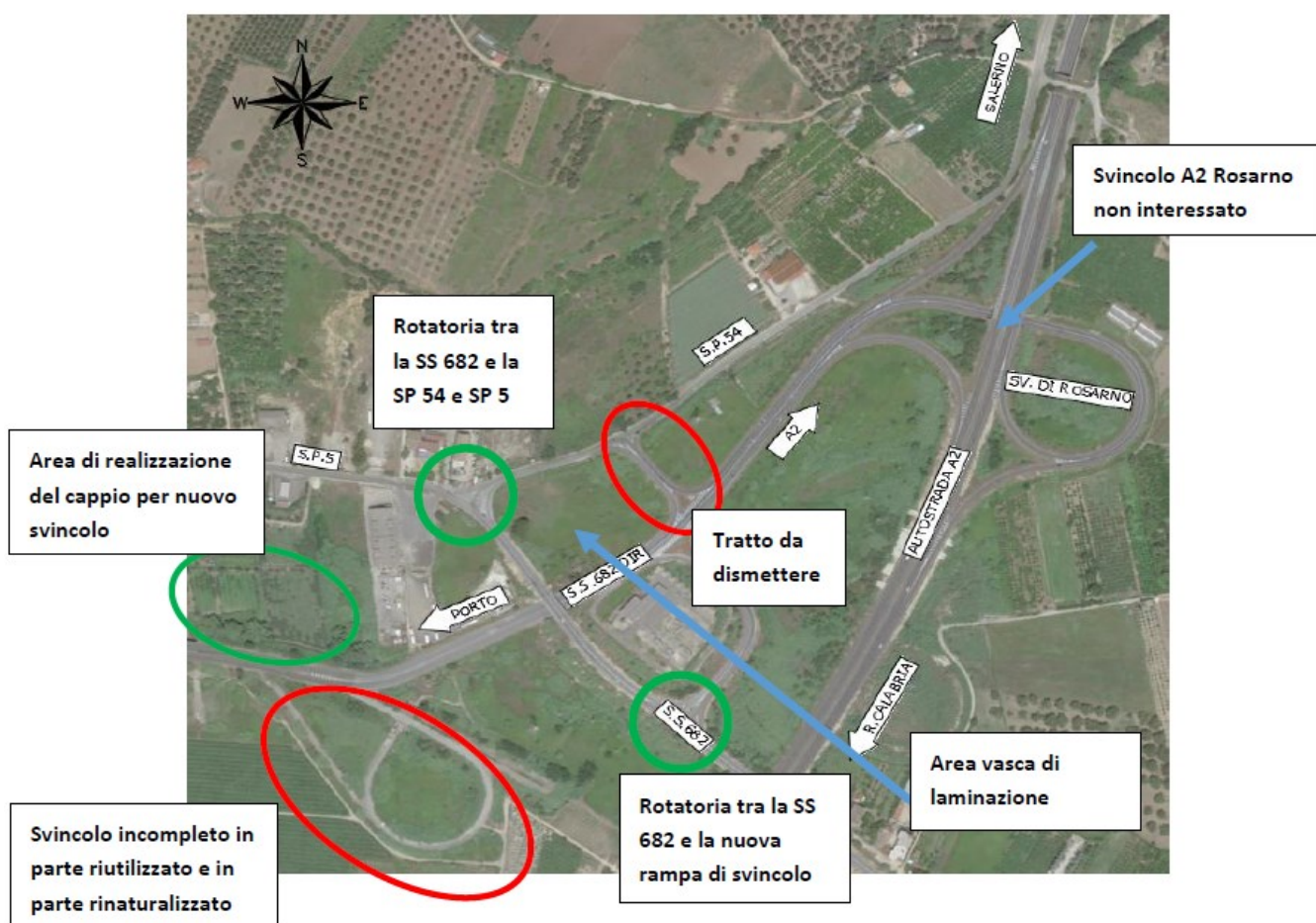


Fig. 2 - Inquadramento dell'area di svincolo di Rosarno Interventi UC 166 (Fonte: Nota integrativa descrittiva degli interventi previsti)

Tale opera richiede anche lavori di manutenzione straordinaria della SS682dir per una lunghezza di circa 1 km per il tratto di viabilità sotteso dalla rampa di svincolo e si completa con la realizzazione di due rotatorie per la riorganizzazione delle intersezioni a raso rispettivamente tra la SS628dir e SS682 e tra la SS682 e SP05.



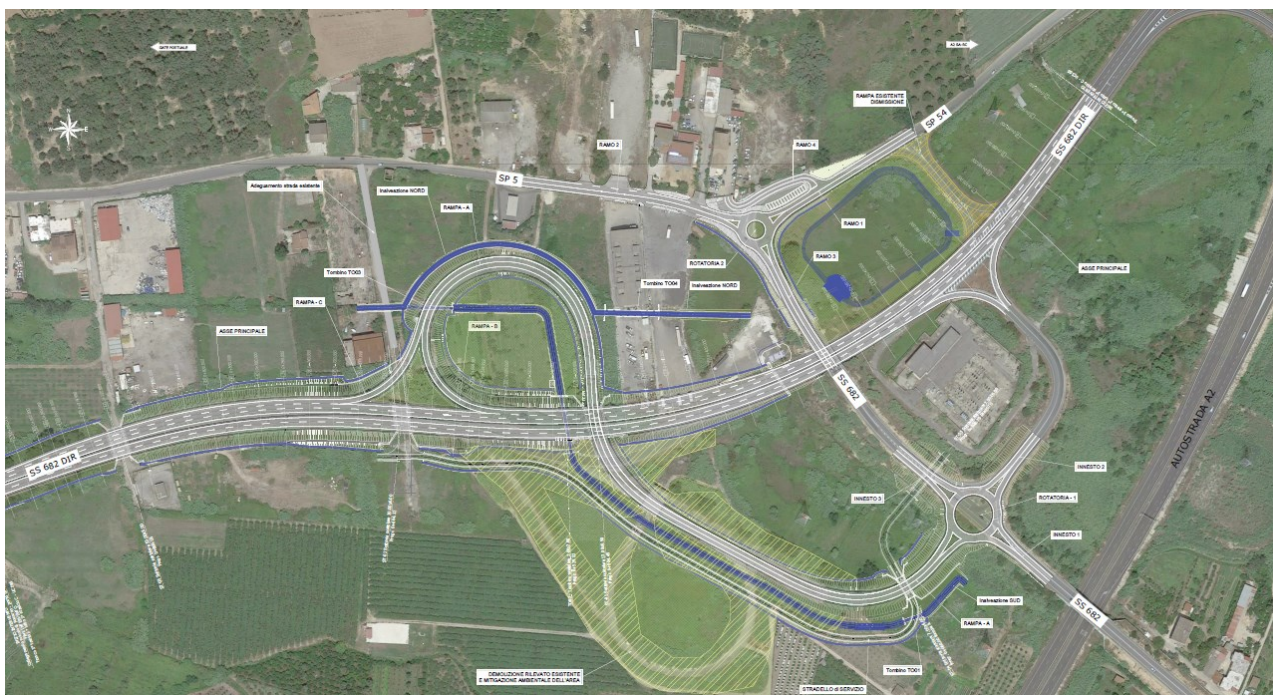


Fig. 3 - Planimetria di progetto su orto foto dell'area di svincolo di Rosarno (Fonte: Nota integrativa descrittiva degli interventi previsti)

L'intervento proposto tende a garantire un miglioramento dell'opera esistente attraverso:

- maggior sicurezza con riduzione dell'incidentalità per effetto dell'adeguamento della piattaforma stradale (larghezza, pendenze trasversali, allargamenti in curva per la visibilità) in particolare nel tratto in prossimità dello svincolo di Rosarno, della disposizione di nuove barriere di sicurezza, dell'eliminazione degli elementi di pericolo presenti a margine della viabilità esistente;
- razionalizzazione del sistema di raccolta delle acque di piattaforma e di scarpate, con conseguente eliminazione dei fenomeni di erosione superficiale dei suoli;
- migliore inserimento paesaggistico dell'opera grazie agli interventi di ripristino delle scarpate oggetto di erosione e alle opere a verde previste nelle aree intercluse;
- riduzione degli impatti sulle componenti aria e rumore per effetto della razionalizzazione dei flussi di traffico.

Come indicato nella *Lista di Controllo*, l'intervento può essere suddiviso in tre sotto - interventi:

- primo intervento riguarda la realizzazione di una nuova rampa di connessione della carreggiata direzione porto della SS682 dir con la statale SS682;
- il secondo intervento, propedeutico alla realizzazione della rampa, riguarda la rettifica plano-altimetrica della SS682 dir al fine di consentire l'inserimento delle corsie specializzate della nuova rampa bidirezionale;
- il terzo intervento riguarda il miglioramento funzionale dell'intersezione tra SS628 e le due strade provinciali.

La nuova rampa di svincolo è costituita da un asse bidirezionale che, dopo il sotto attraversamento della sede della SS682 Dir, si sovrappone planimetricamente al sedime del vecchio svincolo

recuperandolo in parte, per poi connettersi alla SS682 in corrispondenza dell'intersezione tra quest'ultima e l'attuale rampa di connessione con la carreggiata direzione A2 della SS682dir.

La sezione stradale bidirezionale prevede due corsie da 3,50 m e banchine laterali di 1,00 m mentre le rampe di innesto mono direzionali hanno corsia di 3,50 m, banchina in destra di 1,00 m e margine sinistra di 1,00 m.

L'intervento di miglioramento funzionale dell'intersezione tra SS268 e le due strade provinciali prevede anche la realizzazione di due nuove rotatorie Figg. 4 e 5:

- Rotatoria 1: costituita da 4 bracci, di cui uno di collegamento con la rampa di svincolo bidirezionale Rampa A, uno di collegamento con SS682 (Innesto 3) e gli altri 2 bracci di collegamento con viabilità locali (Innesto 1 e Innesto 2)
- Rotatoria 2: costituita da 3 bracci, di cui uno di collegamento con la SP54 (Ramo 1), uno di collegamento con SP5 (Ramo 2) e l'ultimo braccio di collegamento con SS682 (Ramo 3).



Figg. 4 e 5 - Rotatoria 1 e 2 area di svincolo di Rosarno (Fonte: Lista di Controllo)

Nell'ambito dell'intervento di innalzamento del livello di servizio delle comunicazioni tra le viabilità SS682dir e SS682, sono previste nuove opere d'arte minori consistenti nella realizzazione di n. 5 sottopassi costituiti da strutture monolitiche scatolari in c.a., n. 4 tombini idraulici costituiti da una struttura scatolare in c.a. ed opere di sostegno.

Come indicato nella nota integrativa descrittiva degli interventi previsti del 22/02/2023, il proponente riferisce che l'area interclusa, tra la SS 682 e la SS 54 oggi è soggetta ad allagamenti dovuti al fosso Acqua Bianca che, più a valle, attraversa e insidia anche aree abitate ad elevata pericolosità idraulica, pertanto quale opera di messa in sicurezza e mitigazione del rischio idraulico è stata prevista una generale manutenzione dei fossi e del reticolo idraulico esistente, e la realizzazione di una vasca di laminazione che consente di proteggere queste aree dal concreto rischio di esondazione.



Sono previste opere di inserimento paesaggistico lungo il tracciato ed in particolare in corrispondenza delle due nuove rotatorie e delle aree intercluse degli svincoli, sia esistenti che di nuova formazione generate a seguito dell'adeguamento funzionale delle connessioni la SS682 dir e la SS682, caratterizzati essenzialmente dall'impianto di formazioni arboreo arbustive che consentono di costituire, anche in tempi rapidi, barriere con un'efficace funzione schermante che incide positivamente sia sugli impatti della componente paesaggistica che di quella ambientale in senso lato.

Gli interventi di mitigazione ambientale comprendono anche gli interventi di ripristino delle aree coinvolte dalla cantierizzazione e sono finalizzati a favorire la riqualificazione ambientale. Nello specifico, per l'area di cantiere che sarà interessata da interventi di mitigazione ambientale, successivamente allo smantellamento delle strutture di cantiere, si prevedono soluzioni riferibili agli interventi di ripristino pedologico con la ricostituzione di uno strato di suolo fertile che garantisca l'attecchimento e lo sviluppo delle piante da mettere a dimora.

## **2. Interventi sulla SS 682 Dir - codifica Anas UC 152**

L'intervento riguarda la riqualificazione dell'attuale collegamento tra il Porto di Gioia Tauro con l'Autostrada A2, in relazione al piano di sviluppo del porto e al conseguente incremento del traffico industriale.

La SS682 dir ha una lunghezza complessiva di circa 6,5 km e rappresenta un collegamento stradale diretto tra il porto e l'autostrada A2. Per circa 5 km la sede stradale è costituita da due carreggiate, mentre per il tratto più prossimo al porto, per circa 1,5 km, la viabilità è a singola carreggiata.



Fig. 6 - Adeguamento in sede della SS 682 dir (Fonte: Lista di Controllo)

Gli interventi in progetto, come rappresentato nell'“*ALL\_27\_T00PS00TRAST03B\_Sezioni tipo e particolari costruttivi - Tav 3 di 4*”, e specificato nella nota tecnica integrativa del 22/02/2023, prevedono, nei tratti in curva, interventi puntuali di adeguamento delle dimensioni e della geometria della sede viaria, per migliorare la visibilità a vantaggio della sicurezza stradale. Nel tratto a doppia carreggiata la sede viaria passerà ad una larghezza di 22,55 m, mentre il tratto a carreggiata singola, avrà una larghezza finale di 14 m.

Oltre agli interventi di riordino e messa in sicurezza della piattaforma stradale, sono previste lavorazioni accessorie sugli arginelli, sulle scarpate e sui fossi di guardia, rifacimento del sistema di

smaltimento delle acque di piattaforma prevedendo il trattamento di quelle di prima pioggia e piantumazione di specie arboree nelle aree intercluse tra gli svincoli esistenti.

Lungo la SS682 dir sono presenti diverse opere d'arte ovvero, viadotti, sottopassi e tombini.

Sulle opere d'arte si prevedono interventi del tipo:

- realizzazione di nuova pavimentazione;
- apposizione di nuove barriere di sicurezza;
- adeguamento dei cordoli dei ponti per l'installazione delle nuove barriere di sicurezza;
- adeguamento, ove necessario, dei muretti di imbocco dei tombini per adeguamento ai nuovi fossi di guardia;
- interventi di riparazione e di manutenzione delle opere ammalorate, al fine di preservare la loro sicurezza statica e di arrestare il degrado sulle superfici esposte;
- prolungamenti di alcuni tombini e sottopassi scatolari.

Le aree di cantiere, come riferito dal Proponente nella *Lista di Controllo*, sono state disposte in funzione delle lavorazioni e della presenza di terreni liberi, privi di vegetazione arborea e/o fossi e canali, al fine di minimizzare gli impatti.

Per lo Svincolo SS682 DIR-SS682 è prevista un'unica area di cantiere che occuperà una superficie di circa 17.250 mq (nell'immagine seguente individuata come la più a destra), mentre per la SS 682 DIR sono previste tre aree di dimensioni più ridotte, fino a 9.000 mq, disposte in funzione di una equa distanza dell'asse dalle stesse, Fig. 7.

Per gli spostamenti tra le diverse aree tecniche dei mezzi di cantiere verranno utilizzate la SP 5-5 e la viabilità comunale, e la viabilità a servizio delle diverse aree industriali ubicate nelle zone retroportuali

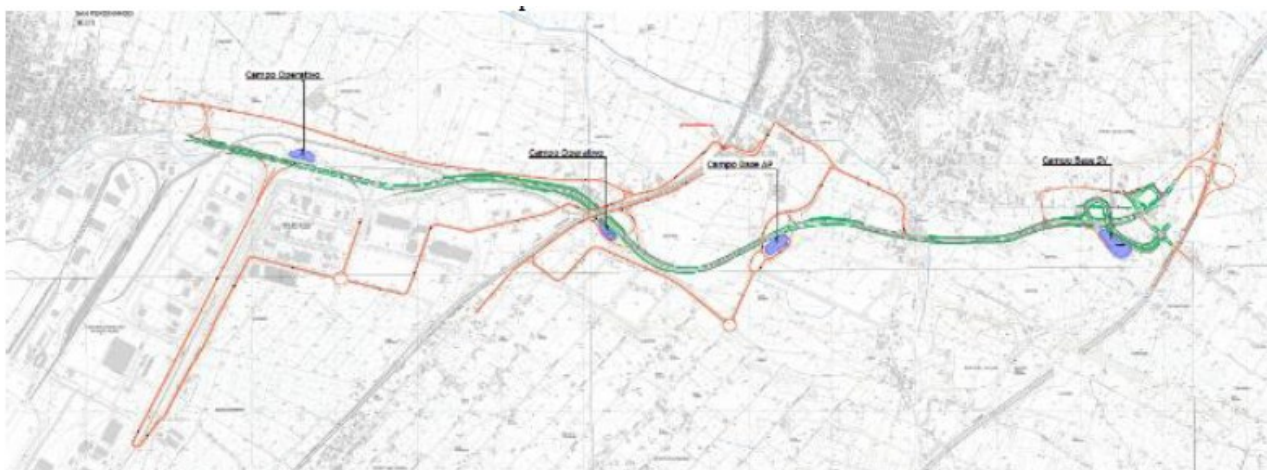


Fig. 7 - Planimetria di localizzazione dei cantieri -colore azzurro- e viabilità -colore verde- (Fonte: Lista di Controllo)

Con riferimento al bilancio delle terre provenienti dagli scavi e il loro reimpiego, il proponente riferisce che gli scavi produrranno nel complesso 97.000 metri cubi di materiale di risulta, di cui si impiegheranno mc 75.000, per un riutilizzo all'interno dello stesso cantiere a seguito della caratterizzazione e a norma di legge. Il materiale eccedente il riutilizzo in loco sarà conferito a discarica.

Saranno inoltre prodotti rifiuti provenienti dalle demolizioni delle canalette di raccolta delle acque meteoriche e dalla demolizione del cassonetto stradale esistente per un totale di 41.000. mc di conglomerato bituminoso e massicciata stradale.

I materiali verranno caratterizzati e riutilizzati in sito oppure avviati al corretto smaltimento presso le discariche autorizzate.

Nell'Allegato 30 alla Lista di Controllo *Ubicazione e percorsi cave e discariche* il proponente rappresenta la collocazione delle cave e delle discariche individuate per l'approvvigionamento e/o lo smaltimento dei materiali. Queste si collocano a distanze tra 27 e 48,7 km dai siti oggetto delle lavorazioni.

Con riferimento al punto 7. della Lista di Controllo "Iter autorizzativo del progetto proposto" il Proponente indica che per la realizzazione delle opere in progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

- 1) Relazione paesaggistica semplificata di cui all'art.8, comma 1 del DPR 31/2017
- 2) Parere di compatibilità idraulica
- 3) Nulla osta idraulico

Con riferimento al punto 8 della "Lista di controllo", "Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riferisce che:

- al punto 1 "Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi", L'opera attraversa in tre tratti porzioni di territorio su cui grava il seguente vincolo: "Area di tutela corsi d'acqua inseriti negli elenchi di cui al R.D. n 1775/1933: fascia di rispetto 150 mt lettera c) dell'art.142 del D. Lgs. n.42/2004";
- al punto 4 "Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)", il proponente riferisce che le aree interessate dagli interventi non interferiscono direttamente con aree protette e sono localizzate ad una distanza tale da non comprometterne la naturalità. Il sito più prossimo, ZSC Zona costiera fra Briatico e Nicotera, IT9340091, dista km 11, Fig. 8;

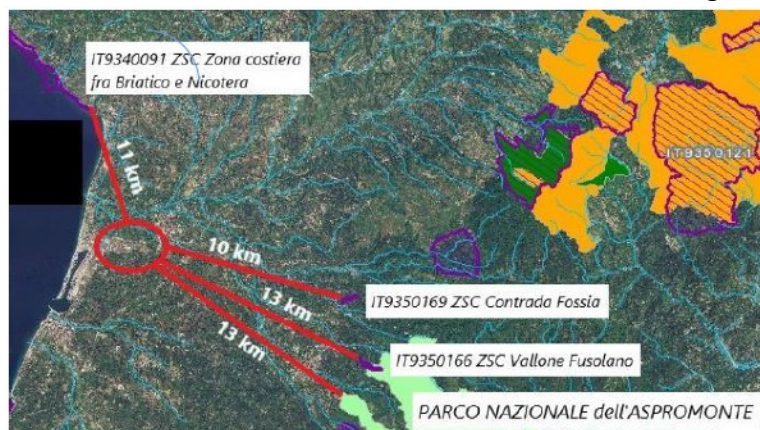


Fig. 8- Aree protette e siti Natura 2000 – In rosso l'area di intervento con le distanze dalle aree protette (Fonte: Lista di Controllo)



- al punto 6 “Zone a forte densità demografica”, gli interventi in progetto ricadono prevalentemente in aree agricole a bassa densità demografica;
- al punto 7 “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica”, il Proponente evidenzia che seppure l’intervento in progetto interferisca in tre tratti con Aree di tutela corsi d'acqua inseriti negli elenchi di cui al R.D. n 1775/1933: fascia di rispetto 150 mt lettera c) dell'art.142 del D. Lgs. n.42/2004, le lavorazioni previste non sono tali da alterare o distruggere l’aspetto esteriore o lo stato dei luoghi attuali, ovvero di introdurre qualsiasi modificazione che possa in qualche modo recare pregiudizio al contesto nel quale il bene culturale è inserito.
- al punto 9 “Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)” Non sono presenti interferenze dirette con siti contaminati censiti;
- al punto 10 “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)” Il progetto non ricade all’interno di aree sottoposte a vincolo idrogeologico così come definite ex art.1 R.D. 3267/1923,;
- al punto 11 “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni”, il proponente evidenzia che dal Piano stralcio per l’assetto idrogeologico (2001) non si evincono interferenze tra le aree di intervento e le aree a rischio frane e/o a rischio inondazione (Fig. 9).

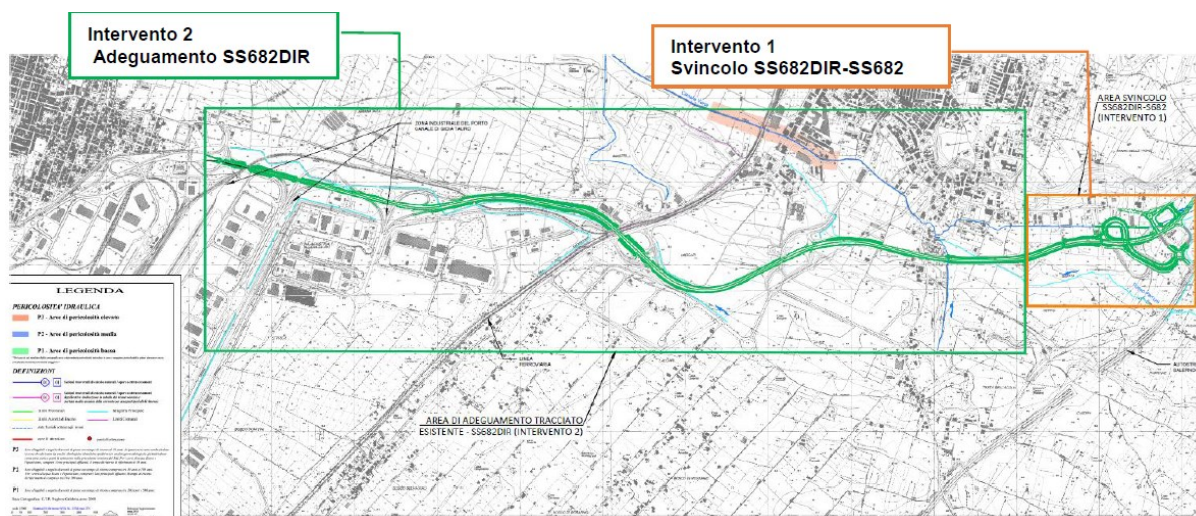


Fig. 9- Mappa delle aree di pericolosità idraulica PAI (Fonte: Lista di Controllo

- al punto 12 “Zona sismica”, i Comuni interessati dalle opere di progetto ricadono in Zona 2, con rischio moderato.

Con riferimento al punto 9 della Lista di Controllo *Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale*, il proponente afferma che le opere previste riguardano prevalentemente interventi di adeguamento funzionale della strada esistente che interesseranno la piattaforma stradale, le scarpate e il sistema di raccolta delle acque meteoriche. I nuovi interventi sono compensati dalla dismissione di tratti attuali o abbandonati e comunque realizzati in aree ricadenti prevalentemente nella parte esistente stradale. La riqualifica delle comunicazioni tra le viabilità SS682dir e SS682

insiste su area di proprietà di Anas e riconducibile al vecchio svincolo, dismesso per massima parte o incidente su nuovi espropri tangenti alle aree già in proprietà Anas.

Inoltre, l'intervento interessa esclusivamente il sedime stradale esistente per quanto attiene alla SS 682 dir. In minima parte può coinvolgere aree non in proprietà ma comunque tangenti al vecchio sedime dello svincolo dismesso.

Le opere in progetto comporteranno modifiche fisiche all'ambiente interessato, alla topografia, alla morfologia e alla configurazione dei corpi idrici.

Per quanto riguarda l'utilizzo e il consumo di risorse, come affermato dal Proponente, benché le quantità di materiale da utilizzare non siano contenute, viste le dimensioni delle opere in progetto, con la manutenzione sui rilevati stradale e la riprofilatura delle scarpate, non si prevede il ricorso a materiali o tecnologie costruttive di particolare impegno dal punto di vista della sostenibilità ambientale

Le superfici occupate per le attività di cantiere saranno ripristinate al termine delle lavorazioni.

Per quanto attiene alla generazione di emissione di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera, il proponente indica che il progetto non contempla emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera, se non quelle legate alla produzione di polveri generate dalla movimentazione di terre e del traffico dovuto al passaggio dei mezzi di cantiere.

Al fine di minimizzare l'aerodispersione delle polveri, a titolo cautelativo sono stati comunque previsti interventi di mitigazione quali bagnatura e spazzolatura delle aree e viabilità di cantiere, il lavaggio delle ruote degli automezzi, umidificazione/copertura dei cumuli del materiale depositato.

Per quanto attiene la fase di esercizio si evidenzia come l'intervento non determinerà degli impatti significativi sulla componente "Atmosfera" in quanto lo stesso non apporta significative variazioni allo stato di Ante Operam.

Nella fase di costruzione degli interventi e di dismissione del cantiere si prevede un aumento della pressione sonora legata alle lavorazioni, e all'uso di macchine operatrici. Le emissioni acustiche, prodotte in fase di costruzione, saranno del tutto temporanee e circoscritte alla sola durata dei lavori.

Per quanto concerne il rischio di contaminazione dei terreni e/o delle acque, questo è rappresentato da eventuali sversamenti accidentali in fase di scavo e di costruzione. La Società afferma che durante la realizzazione dell'opera saranno adottati tutti gli accorgimenti necessari per evitare il pericolo di eventuali rilasci di inquinanti sul suolo e nelle acque superficiali e sotterranee e le protezioni ambientali per eventuali sversamenti accidentali.

Il progetto presentato non interferisce direttamente con aree protette.

### **Considerazioni e conclusioni**

La Società ANAS S.p.A. ha presentato, con nota acquisita al prot. n. MiTE-120864 del 03/10/2022 così come integrata con nota prot. MiTE-25724 del 22/02/2023, presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il Progetto "A2 – Lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'Autostrada SA- RC al tipo 1/A norme CNR/80 – Tronco 3° Tratto 2° lotto 3° Stralcio C - dal km 382+475 al km 383+000 (Svincolo Rosarno). Innalzamento livello di servizio - codifica Anas UC 166.

Progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento di collegamento tra lo svincolo di Rosarno e il porto di Gioia Tauro - Cod. UC152" da realizzarsi tra i Comuni di Rosarno e San Ferdinando, in Provincia di Reggio Calabria - codifica Anas UC 152.

La parte degli interventi indicati, che riguardano i lavori in corrispondenza dello svincolo di Rosarno sono finanziati con i fondi messi a disposizione dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

L'istanza si articola nella valutazione di due interventi distinti ma contigui;

1. Il riordino/integrazione delle comunicazioni tra le viabilità SS682dir e SS682 con la realizzazione di una nuova rampa nel tratto iniziale della SS682dir in prossimità dello svincolo di Rosarno Innalzamento livello di servizio - Cod UC166.
2. Progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento di collegamento tra lo svincolo di Rosarno e il porto di Gioia Tauro - Cod. UC152".

Gli interventi in progetto andranno ad interessare un tratto di stradai di circa 6,5 km di lunghezza.

Le opere in programma non interferiscono in modo diretto con aree naturali protette e/o con aree sottoposte a vincolo paesaggistico e/o con aree indeterminate a rischio idrogeologico.

Il traffico di "mezzi pesanti" previsto per il conferimento del materiale in esubero a discarica e/o per l'approvvigionamento risulta tale da non impattare in modo significativo con il volume di veicoli già in circolazione nell'area.

Gli interventi proposti non interessano direttamente lo svincolo autostradale di Rosarno.

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società ANAS S.p.A. nella Lista di controllo e nei relativi allegati e integrazioni, considerate le finalità e le caratteristiche dell'intervento, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si è dell'avviso che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta. In ordine alla gestione delle terre e rocce da scavo, il proponente dovrà dare corso a quanto previsto dal D.P.R. 120/2017.

**Il Responsabile del procedimento**  
Dot. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

