



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

Indirizzi in allegato



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

U.prot DVA - 2013 - 0001277 del 17/01/2013

Pratica N:

Prof. Mittente:

OGGETTO: Determina Direttoriale. Verifica di ottemperanza alle prescrizioni lett. A) nn. 1, 3b, 3c, 4, 5, 6, 8, 10, 11 e 12 di cui al decreto di compatibilità ambientale n. 401 del 18/07/2011, relativo al progetto di realizzazione della terza corsia dell'Autostrada del Brennero nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'Autostrada A1 (km 314) - proponente Soc. Autostrade del Brennero p.a..

Con decreto prot. DEC/DVA/401 del 18/07/2011 è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale in merito al progetto "realizzazione della terza corsia dell'Autostrada del Brennero nel tratto compreso tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'Autostrada A1 (km 314)", proponente Soc. Autostrada del Brennero p.A.. Tale giudizio è stato condizionato al rispetto di specifiche prescrizioni, tra le quali la lett. A) nn. 1, 3b, 3c, 4, 5, 6, 8, 10, 11 e 12 di competenza dello scrivente Dicastero.

Con nota del 09/08/2012 prot. n. DTG/20143, acquisita al protocollo DVA-2012-0020093 del 22/08/2012, la Soc. Autostrada del Brennero p.A. ha inviato a questa Direzione, la documentazione predisposta in relazione a quanto indicato nelle sopradette prescrizioni.

Tale documentazione è stata inoltrata da questa Direzione, con nota DVA-2012-0021147 del 05/09/2012, alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale V.I.A. e V.A.S., al fine delle valutazioni del caso.

Ufficio Mittente, Sezione Opere Civili
Funzione responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 0657225931
DVA-2VA-00-09_2013-0013.DOC

Al riguardo la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale V.I.A. e V.A.S., in data 14/12/2012, ha espresso parere (allegato), n. 1132, con il quale ritiene che la succitata documentazione, inviata da codesta Società, consente di ritenere ottemperate le prescrizioni lettera A) nn. 1, 3b, 3c, 5, 8, 10, 11 e 12 del DEC/DVA/401 del 18/07/2011; non consente di ritenere ottemperate le prescrizioni nn. 4 e 6.

Per quanto sopra, nel trasmettere alle SS.LL. in indirizzo copia del citato parere n. 1132/2012 della Commissione ministeriale, si chiede alla Soc. Autostrada del Brennero p.A. di provvedere all'ottemperanza delle prescrizioni nn. 4 e 6 prima dell'inizio dei lavori come specificatamente indicato nel succitato decreto di compatibilità ambientale dandone comunicazione allo scrivente Dicastero.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Mariano Grillo)



Elenco indirizzi

Soc. Autostrada del Brennero p.A.
Via Berlino, 10
38121 Trento

Ministero per i Beni e le Attività
Culturali
Direzione Generale Paesaggio Belle Arti
Architettura e Arte Contemporanee
Servizio IV Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 Roma

Regione Lombardia
Direzione Generale Ambiente Energia e
Reti
Struttura V.I.A.
P.zza Città di Lombardia, 1
20124 Milano

Regione Emilia Romagna
Assessorato Attività Produttive, Piano
Energetico
e Sviluppo Sostenibile, Economia,
Verde,
Edilizia Autorizzazione Unica Integrata
V.le Aldo Moro, 44
40127 Bologna

Regione Veneto
Direzione Tutela Ambiente - V.I.A.
Calle Priuli Cannareggio, 99
30121 Venezia

e p.c. Presidente della Commissione Tecnica di
Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA-VAS
SEDE





*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 - 0004765 del 21/12/2012

Pubblica N:

Prof. Mittente:



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

E. prot DVA - 2012 - 0031502 del 27/12/2012

Al Sig. Ministro

per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

→ Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali.

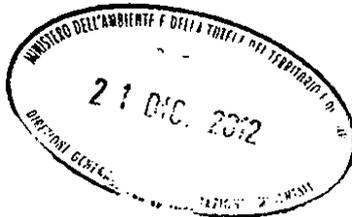
Sede

OGGETTO: trasmissione parere n. 1132 CTVA del 14 dicembre 2012. Verifica di
ottemperanza, n. 380 CTVA, autostrada del Brennero realizzazione
della terza corsia nel tratto compreso tra Verona nord km. 223 e
intersezione con autostrada A1 km 314, prescrizioni n. 1, 3b, 3c, 4, 5,
6, 8, 10, 11 e 12, proponente Autostrade del Brennero 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 14
dicembre 2012.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)



All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2012-0209.DOC

COMMISSIONE TECNICA
DEI MARE
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta
di N° fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 21-12-2012

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

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

* * *

Parere n. 1132 del 14 dicembre 2012

Progetto	Verifica di ottemperanza Autostrada del Brennero – Realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona Nord km 223 e intersezione con autostrada A1 km 314 - prescrizioni n.: 1; 3b; 3c; 4; 5; 6; 8; 10; 11 e 12
Proponente	Autostrade del Brennero SpA

Handwritten signatures and initials scattered at the bottom of the page.

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

VISTA la nota prot. DVA/2012/21147 del 05/09/2012, acquisita al prot. CTVA/2012/3112 del 07/09/2012, con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) ha chiesto alla Commissione Tecnica di Verifica di Impatto Ambientale di verificare l'ottemperanza alle prescrizioni di cui al decreto di compatibilità ambientale n. 401 del 18/07/2011 relativo la progetto di realizzazione delle terza corsia dell'Autostrada del Brennero nel tratto compreso tra Verona nord (km 233) e l'intersezione con l'Autostrada A1 (km 314).

VISTA la nota prot. n. DGT/20143 del 09/08/12 acquisita al prot. DVA-2012/20093 del 22/09/2012 con cui la Società Autostrade del Brennero S.p.A. ha richiesto l'avvio della procedura di verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al decreto di compatibilità ambientale n. 401 del 18 luglio 2001, ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. relativo la progetto di realizzazione delle terza corsia dell'Autostrada del Brennero nel tratto compreso tra Verona nord (km 233) e l'intersezione con l'Autostrada A1 (km 314).

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii.;

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;

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 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 prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 ed i successivi decreti integrativi;

PRESO ATTO che:

- in data 24/05/10 prot. DT/11607 assunta il 26/05/2010 al prot. DVA-2010-0013626 il Proponente ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto "Realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona Nord km 223 e intersezione con autostrada A1 Km 314;
- in data 16/12/2010 la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS si è espressa con parere favorevole n. 615 prot. CTVA-2011-265 del 01/0/2011 acquisita al prot. DVA-2011-2228 del 0/02/2011;
- Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha emanato il parere prot. DG/PBAAC/34.19.04/13552/2011 del 21/04/2011 acquisito prot. DVA – 2011-9814 del 22/04/2011
- La giunta regionale della Regione Lombardia nella seduta del 30 marzo 2011 ha assunto la deliberazione n. IX/1496 avente ad oggetto "Espressione di parere al Ministero dell'Ambiente e tutela

del Territorio e del Mare in merito al progetto di ampliamento della terza corsia dell'Autostrada del Brennero da Verona Nord a Modena. Proponente: Autostrada del Brennero spa – Trento.

PRESO ATTO che con Decreto DVA_DEC-2011-401 del 18/07/2011 il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali ha emesso il giudizio di compatibilità ambientale del progetto relativo all' Autostrada del Brennero – Realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona Nord km 223 e intersezione con autostrada A1 Km 314 – ricadente nel territorio delle regioni Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna, presentata dalla Società Autostrade del Brennero S.p.A, con sede in Trento, Via Berlino, 10, nel rispetto delle condizioni e prescrizioni previste nel decreto stesso.

PRESO ATTO che in base al citato provvedimento DVA_DEC-2011-401 del 18/07/2001, alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni previste si provvederà come indicato di seguito:

- o le prescrizioni di cui alla lettera A) dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e tutela del Territorio e del Mare;
- o il Ministero per i beni e le attività culturali provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera B) i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'Ambiente e tutela del Territorio e del Mare;
- o la Regione Lombardia provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera C) i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'Ambiente e tutela del Territorio e del Mare;

PRESO ATTO che:

- o la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS ha espresso parere n. 615 del 16/12/2010, prot. CTVA-2011-265 del 01/02/2011 acquisita al prot. DVA-2011- 2228 del 02/02/2011, recepito con Decreto DVA_DEC-2011-401 del 18/07/2011 il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali ha emesso il giudizio di compatibilità ambientale ivi incluse le seguenti prescrizioni

- o **Prescrizione n. 1** - *Prima dell'avvio dei lavori, il proponente dovrà predisporre uno studio di compatibilità, da sottoporre all'Autorità competente, per l'espressione di parere rispetto la pianificazione di bacino, che documenti, in conformità alla nota prot. 4635(33) del 20/07/2012 dell'Autorità di Bacino del Fiume Po e secondo l'art. 38 delle NA del PAI adottato con Del. Com. Istit. 18 del 26/04/2001, come le opere non modificano i fenomeni idraulici naturali e le caratteristiche di particolare rilevanza naturale dell'ecosistema fluviale che possono aver luogo nelle fasce, che non costituiscono significativo ostacolo al deflusso e non limitino in modo significativo la capacità di invaso, e che non concorrano ad incrementare il carico insediativo. In particolare dovranno essere predisposti degli appositi studi idraulici che individuino le misure atte a limitare l'impatto connesso con l'esecuzione dei rilevati e opere d'arte connesse col nuovo svincolo per Sassuolo, il quale potrebbe limitare condizioni di funzionalità idraulica dell'invaso e di laminazione, in casi di esondazione Fiume Secchia", come il proponente afferma.*
- o **Prescrizione n. 2** - *Prima dell'avvio dei lavori, il proponente dovrà acquisire, come prescritto dall'art. 37 -"Infrastrutture e impianti tecnologici"- del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale del Mincio, interessato dal tracciato dell'A22 tra il km 260.500 ed il km 264.500, il parere dell'ente gestore che può contenere indicazioni in merito:*
 - a) *all'inserimento dell'opera nel parco sotto il profilo della tutela ambientale;*
 - b) *alla riduzione dell'effetto di barriera dell'opera al fine di tutelare la continuità eco sistemica ed il collegamento ciclopedonale tra le varie parti del parco;*
 - c) *al tipo di copertura del ciglio stradale."*

- **Prescrizione n. 3** - Il proponente dovrà ottemperare alle prescrizioni di cui:
 - a) alla deliberazione di Giunta Provinciale n. 196 del 09/09/2010 della Provincia di Verona;
 - b) alla nota prot. 501540 del 23/09/2010 dell'Autorità di bacino del Fiume Fissero Tartaro Canalbianco.
 - c) alla deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Verona n. 87 del 11/11/2010.

- **Prescrizione n. 4** - Prima dell'inizio dei lavori, ed eventualmente durante il procedimento di approvazione, mediante conferenze di servizi, ai sensi del DPR 24.7.1977 n. 616 come modificato del DPR 18.4.1994 n. 383, in conformità alle osservazioni generali della deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Sommacampagna n. 66 del 23/09/2010 e successiva nota prot. Del 11/10/2010, il proponente dovrà acquisire il parere dell'ENAC in merito al progetto di sistemazione a verde e realizzazione dei bacini di laminazione, al fine di appurare se viene o meno a costituirsi un fattore di rischio la navigazione aerea e siano, di conseguenza, studiate apposite correzioni al progetto originale.

- **Prescrizione n. 5** - Il proponente, dovrà prevedere ed installare la barriere antirumore in prossimità delle abitazioni in località Caselle come d schema riportato nella prima delle osservazioni puntuali della deliberazione di Consiglio Comunale di Sommacampagna n. 66 del 23/09/2010 e successiva nota prot. 12515 del 11/10/2010.

- **Prescrizione n. 6** - Prima dell'inizio dei lavori, il proponente, dovrà predisporre, concordare con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali ed inviare a codesto ente, uno studio di fattibilità concernente la realizzazione di fasce boscate ad azione filtrante di adeguata larghezza, in riferimento ai previsti superamenti dei valori limite degli standard di qualità dell'aria relativi agli ossidi di azoto (NO_x); tale studio dovrà tener conto delle indicazioni di cui alla seconda delle osservazioni puntuali della deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Sommacampagna n. 66 del 23/09/2010 e successiva nota prot. 12515 del 11/10/2010.

- **Prescrizione n. 7** - Ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs 152/2006 e successive modifiche, prima dell'inizio dei lavori, il proponente, dovrà predisporre, concordare con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali ed inviare a codesto ente, uno specifico progetto di riutilizzo integrale delle terre provenienti da scavi, sia per i rilevati sia per opere accessorie, sia per la eventuale realizzazione delle terre armate o rinforzate. Tutte le cave di prestito e di conferimento dei materiali, debbono essere regolarmente autorizzate. A tal riguardo deve essere presentata la relativa documentazione amministrativa."

- **Prescrizione n. 8** - Prima dell'avvio dei lavori, il proponente dovrà realizzare, per tutti i recettori sensibili per i quali la simulazione dell'impatto acustico abbia restituito valori oltre i limiti di legge, le misure di mitigazione puntuali necessarie alla limitazione degli stessi valori, ed in particolare la sostituzione dei serramenti con finestre antirumore.

- **Prescrizione n. 9** - Il proponente è comunque tenuto alla realizzazione di tutte le opere di mitigazione individuate nello Studio di Impatto Ambientale e nelle modifiche ed integrazioni apportate allo stesso a seguito del parere del 29/07/2010 del Comune di Verona, già anticipate allo stesso Ente con note prot. 22534 del 30/09/2010 e prot. 23381 del 11/10/2010."

- **Prescrizione n. 10** - In merito al monitoraggio della componente qualità dell'aria, in ottemperanza del D.Lgs 13 agosto 2010, n. 155 di recepimento della Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativo alla "Qualità dell'Aria ambiente per un'aria più pulita in Europa" approfondire ed implementare il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria sui territori attraversati in riferimento ai Comuni già

classificati come zone di risanamento dai diversi Piani Regionali di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) ed alla eventuale presenza di ricettori sensibili per stimare le emissioni dovute alla infrastruttura in oggetto in riferimento al dominio assunto dal S.I.A..

- **Prescrizione n. 11** - In ottemperanza del D.Lgs 13 agosto 2010, n. 155 di recepimento della Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativo alla "Qualità dell'Aria ambiente per un'aria più pulita in Europa" prevedere, in stretta connessione con il PMA di progetto, le azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni dei PRTRA e comunque il rispetto dei limiti indicati dalla normativa sulla qualità dell'aria, relativamente agli ambiti in cui il contributo emissivo reale dovuto all'infrastruttura determini un incremento del carico rispetto alla situazione ante-operam.
- **Prescrizione n. 12** - In ottemperanza del D.Lgs 13 agosto 2010, n. 155 di recepimento della Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativo alla "Qualità dell'Aria ambiente per un'aria più pulita in Europa" aggiornare l'analisi della qualità dell'aria, tramite valutazione degli inquinanti atmosferici derivanti dall'inserimento del nuovo input emissivo, approfondendo le simulazioni modellistiche riferite ai parametri temporali presenti nei relativi valori limite, utilizzando i valori limite già previsti dalla normativa che entreranno in vigore durante il periodo di esercizio dell'opera. Qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo di riferimento, dovranno essere indicate le azioni correttive o compensative atte a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa. Le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera.
- **Prescrizione n. 13** - Il proponente, prima dell'inizio lavori è tenuto ad inviare un dettagliato progetto esecutivo all'autorità regionale oltre che ai competenti enti locali.
- Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha emanato il parere prot. DG/PBAAC/34.19.04/13552/2011 del 21/04/2011 acquisito prot. DVA - 2011-9814 del 22/04/2011
- la Direzione ha emanato il provvedimento DVA_DEC-2011-401 del 18/07/2011, sulla base del parere n. 615 espresso dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS il 16/12/2012;

VISTA:

- la comunicazione prot. n. DVA-2012 -21147 del 05/09/2012, acquisita con prot. n. CTVA-2012-3112 in data 07/09/2012, con la quale la Direzione ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, per le necessarie valutazioni ed osservazioni in merito alla richiesta di verifica di ottemperanza alle prescrizioni, al fine delle più opportune determinazioni copia della documentazione inviata dal Proponente.
- la nota DGT/20143 del 09/08/2012 acquisita dalla Direzione con prot. n. DVA-2012 - 20093 in data 22/08/2012 di istanza di avvio della procedura di verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenuta nel provvedimento di VIA n. 401 del 18/07/2011 ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i presentata dalla Società Autostrade del Brennero S.p.A.

PRESO ATTO che nella la nota DGT/20143 del 09/08/2012 acquisita dalla Direzione con prot. n. DVA-2012 - 20093 in data 22/08/2012 in qualità legale rappresentante della Società Autostrade del Brennero S.p.A, con sede in 38121 Trento, Via Berlino 10, il dott. Paolo Duiella, richiede l'avvio della procedura di verifica di ottemperanza relativamente alle prescrizioni, elencate alla lettera A) n. 1; 3, lettera b); 3, lettera c); 4; 5; 6; 8; 10; 11; 12 contenute nel provvedimento di VIA n. DVA_DEC-2011 - 401 del 18/07/2011.

CONSIDERATO la documentazione presentata dal proponente per l'ottemperanza alle prescrizioni "Recepimento delle prescrizioni decreto di compatibilità ambientale – Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare" – predisposta nel luglio 2012 relativa al progetto, in cui il proponente tratta le prescrizioni contenute nel citato decreto relative al livello definitivo della progettazione.

CONSIDERATO che la documentazione presentata dal proponente è costituita da una Relazione Generale e da una serie di elaborati tecnici che verranno di seguito singolarmente indicati nel riferimento a ciascuna prescrizione.

CONSIDERATO che in particolare dal capitolo 2 al capitolo 12 vengono trattate le prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente, dal capitolo 13 al capitolo 18 quelle del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, dal capitolo 19 al capitolo 29 quelle della Regione Lombardia.

PRESO ATTO che la Prescrizione n. 1 del provvedimento DVA- DEC-2011- 401 del 18/07/2011 recita:

"Prima dell'avvio dei lavori, il proponente dovrà predisporre uno studio di compatibilità, da sottoporre all'Autorità competente, per l'espressione di parere rispetto la pianificazione di bacino, che documenti, in conformità alla nota prot. 4635(33) del 20/07/2012 dell'Autorità di Bacino del Fiume Po e secondo l'art. 38 delle NA del PAI adottato con Del. Com. Istit. 18 del 26/04/2001, come le opere non modifichino i fenomeni idraulici naturali e le caratteristiche di particolare rilevanza naturale dell'ecosistema fluviale che possono aver luogo nelle fasce, che non costituiscono significativo ostacolo al deflusso e non limitino in modo significativo la capacità di invaso, e che non concorrano ad incrementare il carico insediativo. In particolare dovranno essere predisposti degli appositi studi idraulici che individuino le misure atte a limitare l'impatto connesso con l'esecuzione dei rilevati e opere d'arte connesse col nuovo svincolo per Sassuolo, il quale potrebbe limitare condizioni di funzionalità idraulica dell'invaso e di laminazione, in casi di esondazione Fiume Secchia", come il proponente afferma."

PRESO ATTO che, in ottemperanza a quanto disposto, con Decreto DVA_DEC-2011-401 del 18/07/2011 il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali ha emesso il giudizio di compatibilità ambientale del progetto relativo all'Autostrada del Brennero – Realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona Nord km 223 e intersezione con autostrada A1 Km 314 – ricadente nel territorio delle regioni Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna, presentata dalla Società Autostrade del Brennero S.p.A, con sede in Via Berlino, 10, il proponente ha predisposto uno studio di compatibilità idraulica da sottoporre all'Autorità competente, per l'espressione di parere rispetto alla pianificazione di bacino.

PRESO ATTO che il proponente ha presentato lo Studio di Compatibilità Ambientale

CONSIDERATO che l'elaborato specialistico "A" nello "Studio di compatibilità idraulica" sviluppa le analisi puntuali degli Studi Idraulici nei seguenti documenti allegati:

- A.1.1 – Fiume Secchia – Relazione di compatibilità idraulica
- A.1.2.1 - Fiume Secchia – Studio delle caratteristiche degli ecosistemi fluviali. Relazione
- A.1.2.2 - Fiume Secchia – Studio delle caratteristiche degli ecosistemi fluviali. Allegati
- A.2.1 – Fiume Po - Studio delle caratteristiche degli ecosistemi fluviali.
- A.2.2 - Fiume Po – Schema di calcolo e modello idraulico bidimensionale
- A.2.3.1 - Fiume Po - Studio delle caratteristiche degli ecosistemi fluviali. Relazione
- A.2.3.2 - Fiume Po - Studio delle caratteristiche degli ecosistemi fluviali. Allegati
- A.3.1 – Fiume Mincio - Relazione di compatibilità idraulica
- A.3.2.1 – Fiume Mincio - Studio delle caratteristiche degli ecosistemi fluviali. Relazione
- A.3.2.2 – Fiume Mincio - Studio delle caratteristiche degli ecosistemi fluviali. Allegati
- A.4.1 – Canale Fissero – Tartaro – Relazione di compatibilità idraulica
- A.4.2.1 – Canale Fissero – Tartaro - Studio delle caratteristiche degli ecosistemi fluviali. Relazione

- A.4.2.2 - Canale Fissero - Tartaro - Studio delle caratteristiche degli ecosistemi fluviali. Allegati
- A.5.1 - Canale Acque Alte - Relazione di compatibilità idraulica
- A.5.2.1 - Canale Acque Alte - Studio delle caratteristiche degli ecosistemi fluviali. Relazione
- A.5.2.2 - Canale Acque Alte - Studio delle caratteristiche degli ecosistemi fluviali. Allegati

CONSIDERATO che, nello Studio di Compatibilità Ambientale predisposto da Autostrade Brennero S.p.A, il proponente:

- dichiara di aver preso contatti con l'Autorità di Bacino del Po e di aver definito d'intesa con la stessa le modalità di conduzione degli studi di approfondimento.
- Le modalità di conduzione degli studi sono state differenziate in ragione della maggiore o minore complessità della situazione locale, con l'utilizzo di modelli bidimensionali nel caso del Po e della Secchia e di modelli monodimensionali negli altri casi.
- ha sviluppato gli studi di compatibilità idraulica, che costituiscono l'elaborato specialistico "A", relativamente al Fiume Po, e ai fiumi Secchia e Mincio, affluenti del Po stesso.
- ha effettuata una verifica di compatibilità idraulica per altri due corsi d'acqua: il canale Fissero-Tartaro ed il canale Acque Alte Mantovane, non facenti parte del bacino del fiume Po.
- ha condotto, oltre alla verifica di carattere idraulico, per tutti i corsi d'acqua già citati, per i quali il progetto prevede interventi all'interno delle fasce fluviali, anche uno studio delle caratteristiche degli ecosistemi fluviali.
- nello studio idraulico specifico per il Fiume Secchia (parte A.1.1.) evidenzia che l'adeguamento dello svincolo autostradale in corrispondenza della fascia B del fiume presenta un impatto idraulico del tutto trascurabile sull'ambiente fluviale; anche lo studio delle caratteristiche degli ecosistemi naturali (parte A.1.2) permette di verificare che la realizzazione dell'intervento non andrà ad influenzare negativamente gli ecosistemi protetti presenti nelle zone di pregio naturalistico.
- nello studio specifico Fiume Po (parte A.2), evidenzia che in corrispondenza dell'attraversamento del Po il progetto prevede solamente interventi sulla struttura in elevazione. In base alle simulazioni effettuate mediante modello matematico (A.2.1 e A.2.2) l'intervento comporterà un aumento del tirante d'aria garantito durante la piena duecentennale, che da 2,35 m nello stato attuale passa a 2,40 m nella configurazione di progetto, quindi con un miglioramento delle condizioni di sicurezza (aumento della capacità di invaso), ed in ogni caso con un tirante d'aria abbondantemente superiore al metro. Più in generale le verifiche condotte evidenziano che le condizioni idrodinamiche che si realizzano in fase di piena non generano condizioni di instabilità dell'attraversamento e per ciò che concerne le possibili interazioni con le opere di difesa idrauliche non vi sono situazioni incompatibili con l'assetto morfologico dell'alveo o la stabilità dell'opera. L'intervento, non genererà modificazioni né dell'estensione né della localizzazione delle aree soggette ad esondazione, (vedi parte A.2.3). Per effetto dell'intervento non vi saranno modificazioni né alla qualità né alla consistenza degli ecosistemi.
- nello studio specifico per Fiume Mincio (parte A.3) evidenzia, attraverso l'esame critico delle simulazioni numeriche effettuate (A.3.1) come l'adeguamento dell'attraversamento autostradale sul fiume Mincio presenti un impatto idraulico del tutto trascurabile sull'ambiente fluviale.
- Relativamente al posizionamento delle pile del ponte e delle relative opere connesse, l'esame condotto evidenzia che gli effetti indotti in termini di erosione potenziale del fondale risultano essere del tutto limitati. Analoghe considerazioni emergono riguardo alla evoluzione tendenziale del profilo dell'alveo e agli effetti idraulici indotti dal ponte in termini di sicurezza per le opere stesse e per le aree circostanti.
- nello studio delle caratteristiche degli ecosistemi naturali (parte A.3.2) permette di verificare che la realizzazione dell'intervento non andrà a modificare le caratteristiche di rilevanza naturale dell'ecosistema fluviale.
- nello studio specifico per il Canale Fissero-Tartaro (parte A.4), evidenzia attraverso l'esame critico delle simulazioni numeriche effettuate (parte A.4.1) come l'adeguamento dell'attraversamento autostradale sul canale navigabile Fissero - Tartaro presenti un impatto idraulico del tutto trascurabile sull'ambiente fluviale. Dal punto di vista naturalistico (parte

A.4.2), si è preso atto che il canale è stato realizzato con sponde e fondo rivestiti in calcestruzzo. Inoltre essendo un canale navigabile per natanti della classe V europea (1500-1600 tonnellate) il deflusso delle acque è regolato artificialmente. L'interazione fra il corso d'acqua e l'ambiente circostante è pertanto fortemente limitata. Conseguentemente anche le limitatissime modificazioni nel deflusso delle acque nella configurazione di progetto, non sono suscettibili di comportare effetti apprezzabili sugli ecosistemi circostanti.

- nello studio specifico per Canale Acque Alte Mantovane (parte A.5), evidenzia in modo particolare (parte A.5.1) come l'adeguamento dell'attraversamento autostradale sul Canale Acque Alte non presenti particolari criticità in quanto le quote dei nuovi impalcati in progetto risultano essere del tutto compatibili con l'attuale deflusso delle acque del canale stesso. Dal punto di vista naturalistico (parte A.5.2) valgono considerazioni del tutto analoghe a quelle fatte per il canale Fissero-Tartaro.

CONSIDERATO che per il Fiume Secchia "l'esame critico delle simulazioni numeriche effettuate evidenzia come l'adeguamento dello svincolo autostradale in corrispondenza della fascia B del fiume Secchia presenta un impatto idraulico del tutto trascurabile sull'ambiente fluviale verificando in prima istanza gli aspetti legati alla piena di progetto e ai franchi minimi da garantire durante le condizioni di deflusso ed in particolare non contribuendo in misura significativa all'incremento dei livelli di piena.

Per quanto concerne gli aspetti di dettaglio legati al posizionamento dell'opera, l'esame delle simulazioni evidenzia che gli effetti indotti in termini di erosione potenziale del fondale risultano essere del tutto limitati assicurando la totale assenza di evoluzioni morfologiche di breve, medio o lungo periodo."

CONSIDERATO che per il Fiume Po "L'esame critico delle simulazioni numeriche effettuate evidenzia come l'adeguamento dell'attraversamento autostradale sul fiume Po presenta un impatto idraulico del tutto trascurabile sull'ambiente fluviale verificando in prima istanza gli aspetti legati alla piena di progetto e ai franchi minimi da garantire durante le condizioni di deflusso ed in particolare non contribuendo in misura significativa all'incremento dei livelli di piena.

Gli aspetti di dettaglio legati al posizionamento delle pile del ponte e delle relative opere connesse evidenzia che gli effetti indotti in termini di erosione potenziale del fondale risultano essere del tutto limitati assicurando la totale assenza di evoluzioni morfologiche di breve, medio o lungo periodo."

CONSIDERATO che per il Fiume Mincio "L'esame critico delle simulazioni numeriche effettuate evidenzia come l'adeguamento dell'attraversamento autostradale sul fiume Mincio presenta un impatto idraulico del tutto trascurabile sull'ambiente fluviale verificando in prima istanza gli aspetti legati alla piena di progetto e ai franchi minimi da garantire durante le condizioni di deflusso ed in particolare non contribuendo in misura significativa all'incremento dei livelli di piena.

Gli aspetti di dettaglio legati al posizionamento delle pile del ponte e delle relative opere connesse evidenzia che gli effetti indotti in termini di erosione potenziale del fondale risultano essere del tutto limitati assicurando la totale assenza di evoluzioni morfologiche di breve, medio o lungo periodo.

Analoghe considerazioni possono essere svolte riguardo alla evoluzione tendenziale del profilo dell'alveo e gli effetti idraulici indotti dal ponte in termini di sicurezza per le opere stesse e per le aree circostanti."

CONSIDERATO che per Canale Fissero-Tartaro "L'esame critico delle simulazioni numeriche effettuate evidenzia come l'adeguamento dell'attraversamento autostradale sul canale navigabile Fissero - Tartaro - Canalbianco presenti un impatto idraulico del tutto trascurabile sull'ambiente fluviale verificando gli aspetti legati al deflusso della piena di progetto garantendo i franchi minimi sia per quanto riguarda la sicurezza in termini di protezione dalle piene sia per quanto riguarda il passaggio delle imbarcazioni di classe V CEMT sulla via navigabile."

CONSIDERATO che per Canale Acque Alte Mantovane "L'esame critico delle simulazioni numeriche effettuate evidenzia come l'adeguamento dell'attraversamento autostradale sul Canale Acque Alte non presenti particolari criticità in quanto le quote dei nuovi impalcati in progetto risultano essere del tutto compatibili con l'attuale deflusso delle acque del canale stesso.

Il nuovo assetto del manufatto autostradale va a riprendere le caratteristiche tecniche e funzionali dell'attuale ponte esistente incrementando la quota di intradosso dell'impalcato di 0.14 m e non modificando la luce tra le spalle.

La presenza di sponde e fondo rivestiti in calcestruzzo non consente divagazioni dell'alveo, mantenendo inalterato l'attuale assetto morfologico dell'alveo inciso.

Non si segnalano inoltre condizioni locali o globali di instabilità del sistema in relazione agli effetti sulla sicurezza dell'intervento rispetto alla piena."

VALUTATO che il proponente dichiara di aver sottoposto lo studio di compatibilità, all'Autorità competente, per l'espressione di parere rispetto la pianificazione di bacino

VALUTATO che il proponente ha predisposto lo studio di compatibilità, da sottoporre all'Autorità competente, per l'espressione di parere rispetto la pianificazione di bacino, che documenti, in conformità alla nota prot. 4635(33) del 20/07/2012 dell'Autorità di Bacino del Fiume Po e secondo l'art. 38 delle NA del PAI adottato con Del. Com. Istit. 18 del 26/04/2001,

VALUTATO che le opere non modifichino i fenomeni idraulici naturali e le caratteristiche di particolare rilevanza naturale dell'ecosistema fluviale che possono aver luogo nelle fasce, che non costituiscono significativo ostacolo al deflusso e non limitino in modo significativo la capacità di invaso, e che non concorrano ad incrementare il carico insediativo.

VALUTATO che in particolare sono stati predisposti degli appositi studi idraulici che individuano le misure atte a limitare l'impatto connesso con l'esecuzione dei rilevati e opere d'arte connesse col nuovo svincolo per Sassuolo

PRESO ATTO che la Prescrizione n. 3, lettera b) del provvedimento DVA- DEC-2011- 401 del 18/07/2011 recita:

" Il proponente dovrà ottemperare alle prescrizioni di cui alla nota prot. 501540 del 23/09/2010 dell'Autorità di bacino del Fiume Fissero Tartaro Canalbianco."

PRESO ATTO che, il proponente ha elaborato un apposito studio di compatibilità idraulica (elaborato specialistico "A.5.1") A.5.1 - Canale Acque Alte - Relazione di compatibilità idraulica" comprende anche i seguenti allegati:

- A.5.2.1 - Canale Acque Alte - Studio delle caratteristiche degli ecosistemi fluviali. Relazione
- A.5.2.2 - Canale Acque Alte - Studio delle caratteristiche degli ecosistemi fluviali. Allegati

CONSIDERATO che, nello studio di compatibilità idraulica (Elaborato specialistico A.5.1) presentato da Autostrade del Brennero S.p.A. il proponente:

- sviluppa la Valutazione di Compatibilità Idraulica riguarda i lavori per la demolizione e la ricostruzione del ponte autostradale sul canale Acque Alte (opera n. 348 alla progressiva chilometrica autostradale 258+610): prevedendo che l'adeguamento dell'attraversamento autostradale, progettato nel rispetto dei più moderni criteri in materia di tecnica costruttiva e tecnologia dei materiali, avrà una capacità portante in linea con D.M. 14.01.2008 per quanto attiene i ponti di prima categoria interventi sulle opere d'arte.
- Effettua un'analisi delle Caratteristiche ambientali e paesistiche della regione fluviale: le cui fondamentali caratteristiche fisiche e paesaggistiche del bacino sono riassumibili in:
 - o Territorio pressoché pianeggiante, con ampie zone poste a quota inferiore ai livelli di piena dei fiumi Adige e Po;
 - o Presenza di una fitta rete di canali di irrigazione alimentati in prevalenza dalle acque del Lago di Garda e del fiume Adige. Parte della rete irrigua ha anche funzione di bonifica, allontanando in Canalbianco le acque di piena.

- Effettua un'Analisi idrologica che consente un'analisi dello stato di fatto al fine di esplicitare le variazioni planoaltimetriche delle principali sezioni di riferimento in cui vi è una variazione di portata massima defluente.
- Verifica di compatibilità idraulica ed effetti degli interventi in progetto in analizza:
 - o Stato di fatto
 - o Stato di progetto
 - o i rifiuti non pericolosi raggruppati per tipologia e sistemati in un'area di stoccaggio temporaneo per la loro caratterizzazione e lo smaltimento in accordo alla normativa vigente e che per tutto ciò verrà predisposta un'area per lo stoccaggio temporaneo situata all'interno della raffineria ed attrezzata opportunamente;
- Dichiaro che l'adeguamento dell'attraversamento autostradale sul canale navigabile Fissero - Tartaro presenta un impatto idraulico del tutto trascurabile sull'ambiente fluviale, verificando gli aspetti legati al deflusso della piena di progetto, garantendo i franchi minimi sia per quanto riguarda la sicurezza in termini di protezione dalle piene sia per quanto riguarda il passaggio delle imbarcazioni di classe V CEMT sulla via navigabile.

VALUTATO che, in ottemperanza a quanto disposto, con nota del 29/09/2010 prot. 501540, acquisita al protocollo 2010- 3431 del 05/10/2012 con cui l'Autorità di Bacino del Fiume Fissero Tartaro Canalbianco esprime parere positivo alle seguenti condizioni: *"al fine di non determinare condizioni di pericolosità idraulica nelle aree interessate le opere e le attività previste dovranno essere tali da mantenere le condizioni esistenti di funzionalità idraulica e non ostacolare il normale deflusso delle acque. Inoltre non dovranno dar luogo a condizioni di pericolo a valle ed a monte delle aree direttamente interessate"*,

PRESO ATTO che la Prescrizione n. 3, lettera c) del provvedimento DVA- DEC-2011- 401 del 18/07/2011 recita:

"Il proponente dovrà ottemperare alle prescrizioni di cui: alla deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Verona n. 87 del 11/11/2010."

PRESO ATTO che, il Comune di Verona alla Deliberazione del Consiglio Comunale n. 87 del 11/11/2010 delibera:

- di esprimere parere favorevole al progetto recependo nel merito le osservazioni citate nella relazione tecnica integrativa del Coordinamento Ambiente e precisamente:
 - o tra le somme a disposizione del progetto devono essere previsti specifici importi per interventi di mitigazione ambientale;
 - o deve essere integrata la valutazione acustica con i contributi delle altre infrastrutture di trasporto presenti nella zona considerata del comune di Verona: autostrada A4, tangenziale ovest e sud, aeroporto Catullo. Ove in fase di progettazione esecutiva dall'analisi acustica emerga la necessità di realizzare un unico intervento antirumore, a protezione dalle immissioni dell'autostrada A22 e di altre infrastrutture, la compartecipazione alle spese avverrà in ragione dei relativi contributi al livello di pressione sonora presso i ricettori; in subordine, il dimensionamento dell'opera dovuta dal proponente dovrà comunque tener conto della presenza delle infrastrutture di cui sopra;
 - o di prendere atto delle relazioni tecniche del Coordinamento Ambiente del 14 luglio 2010 e del 28 ottobre 2010 quali parti integrali e sostanziali del presente provvedimento.

PRESO ATTO che il proponente ha trasmesso al Comune di Verona, con nota P.G. n. DGT/22505 del 12/09/2012, asseverata al P.G. del Comune n. 213640 del 18 settembre 2012, acquisita al prot. DVA -2012-25094 del 7/10/2012 e prot. CTVA-2012-3719 del 18/10/2012, la documentazione progettuale integrativa in ottemperanza a quanto sopra.

PRESO ATTO che in ottemperanza, alla prescrizione n. 1 di cui alla Deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Verona n. 87 del 11/11/2010 il proponente ha previsto un intervento di compensazione ambientale, consistente nella realizzazione di un campo fotovoltaico, ubicato all'interno dei piatti di svincolo della stazione autostradale di Verona nord, di cui allega specifica rappresentazione planimetrica.

PRESO ATTO che in ottemperanza, alla prescrizione n. 2 di cui alla Deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Verona n. 87 del 11/11/2010 il proponente ha predisposto un'integrazione della valutazione acustica, volta a dimensionare le opere di mitigazione, tenendo conto anche dei contributi delle altre infrastrutture di trasporto presenti. L'Allegato specialistico si compone dei seguenti documenti di approfondimento:

- B 1.1.1 ¹ - Recepimento prescrizioni Comune di Verona - Integrazione valutazione acustica - Zona svincolo autostradale Verona Nord - Relazione acustica con la specifica corografia e i profili dei punti esaminati
- B 1.2.1 - Recepimento prescrizioni Comune di Verona - Integrazione valutazione acustica - Zona intersezione A22 A4 - Relazione acustica con la specifica corografia e i profili dei punti esaminati

CONSIDERATO che l'integrazione della valutazione acustica ha interessato due segmenti autostradali distinti: il primo afferente alla zona dello svincolo autostradale di Verona nord, il secondo riguardante la zona dell'intersezione A22-A4. In particolare ha dimensionamento i seguenti interventi di mitigazione acustica tenendo conto della presenza delle infrastrutture concorsuali (Autostrada A4, Tangenziale Ovest di Verona e Aeroporto Catullo di Verona Villafranca):

- o Svincolo autostradale di Verona nord - dal km 223+000 al km 226+400
 - o Barriera antirumore "Località Binelunghe carreggiata nord"
 - o Barriera antirumore "Località Binelunghe 1 carreggiata nord"
 - o Barriera antirumore "Lugagnano carreggiata sud"
 - o Barriera antirumore "Località Cason carreggiata nord"
 - o Barriera antirumore "Località Belvedere carreggiata sud"
- o Intersezione A22-A4 - dal km 226+400 al km 228+500
 - o Barriera antirumore "Località Caselle - via Sommacampagna carreggiata sud"
 - o Barriera antirumore "Località Caselle - via Sommacampagna carreggiata nord"
 - o Barriere antirumore "Località Mantovana carreggiata nord" e "Pista svincolo Venezia - Modena
 - o carreggiata nord"
 - o Barriera antirumore "Pista svincolo Modena - Venezia carreggiata sud"

CONSIDERATO che il proponente dichiara che interventi di mitigazione acustica previsti consentono il rispetto dei limiti di legge previsti dal D.P.R. 142 del marzo 2004 (ridotti, nel caso di concorsualità, secondo i criteri stabiliti dall'Allegato 4 del DM 29.11.2000) e nella fase di progettazione esecutiva valuterà, comunque, la possibilità di realizzare un unico intervento antirumore, a protezione dalle immissioni dell'autostrada A22 e delle altre infrastrutture.

VALUTATO che è stata integrata la valutazione acustica con i contributi delle altre infrastrutture di trasporto presenti nella zona considerata del comune di Verona: autostrada A4, tangenziale ovest e sud, aeroporto Catullo

VALUTATO che, nel parere espresso dal Comune di Verona, con nota acquisita dal Ministero al prot. DVA-2012-25094 del 7/10/2012 e prot. CTVA-2012-3719 del 18/10/2012, si dichiara che l'esito della verifica di ottemperanza è positivo, con richiesta di inserire nel quadro economico del progetto definitivo una voce relativa al campo fotovoltaico previsto come adempimento de prima prescrizione richiesta dal Comune di Verona.

PRESO ATTO che la Prescrizione n. 4 del provvedimento DVA-DEC-2011-401 del 18/07/2011 recita:

"Prima dell'inizio dei lavori, ed eventualmente durante il procedimento di approvazione, mediante conferenze di servizi, ai sensi del DPR 24.7.1977 n. 616 come modificato del DPR 18.4.1994 n. 383,

in conformità alle osservazioni generali della deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Sommacampagna n. 66 del 23/09/2010 e successiva nota prot. Del 11/10/2010, il proponente dovrà acquisire il parere dell'ENAC in merito al progetto di sistemazione a verde e realizzazione dei bacini di laminazione, al fine di appurare se viene o meno a costituirsi un fattore di rischio la navigazione aerea e siano, di conseguenza, studiate apposite correzioni al progetto originale."

PRESO ATTO che, in ottemperanza a quanto disposto, del provvedimento DVA- DEC-2011-401 del 18/07/2011:, il proponente ha predisposto uno studio per la compatibilità aeronautica (allegato specialistico "C"), per valutare la compatibilità aeronautica delle opere previste nel progetto di realizzazione della terza corsia dell'Autostrada del Brennero tra Verona nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314), nel tratto in prossimità dell'Aeroporto "Valerio Catullo" di Verona-Villafranca.

PRESO ATTO che lo studio di compatibilità aeronautica (allegato specialistico "C"), comprende i seguenti allegati di approfondimento di dettaglio:

- C. 1 – Relazione tecnico illustrativa
- C. 2.1 – Superfici di volo planimetrico
- C.2.2. - Superfici di volo stralcio planimetrico
- C.3.1 – Planimetria – Profilo asta principale
- C.3.2 – Planimetria – Profilo rampa MI – MO
- C.3.3 – Planimetria – Profilo rampa MI – TN
- C.3.4 – Planimetria – Profilo rampa MO – MI
- C.3.5 – Planimetria – Profilo rampa VE – MO
- C.4.1 – Raffronto profilo asta principale
- C.4.2 – Raffronto – Profilo rampa MI – MO
- C.4.3 – Raffronto – Profilo rampa MI – TN
- C.4.4 – Raffronto – Profilo rampa MO – MI
- C.4.5 – Raffronto – Profilo rampa VE – MO
- C.5.1 – Planimetria – Profilo opere d'arte ingombre verticali
- C. 5. 2 – Stralcio intersezione A2 Planimetria – Profilo opere d'arte ingombre verticali
- C.5.3 – Planimetria – Profilo barriere antirumore
- C.5.4 – Planimetria – Profilo poli illuminazione e segnaletica
- C.6.1 – Bacini di laminazione – Sistemazione a verde – Tav. 1
- C.6.2 – Bacini di laminazione – Sistemazione a verde – Tav. 2
- C.6.3 – Bacini di laminazione – Sistemazione a verde – Tav. 3
- C. 7 – Planimetria area cantiere

CONSIDERATO che, nel documento presentato da Autostrade del Brennero SpA il proponente:

- dichiara di aver condotto le analisi dalla ricostruzione matematica delle singole superfici aeroportuali, al fine di poterle rappresentare in tutti i profili longitudinali delle nuove realizzazioni previste in progetto, per poter giungere alla completa e precisa identificazione di eventuali interferenze tra le nuove opere e le superfici identificate.
- dichiara che non si sono riscontrate particolari criticità, fatta salva un'unica interferenza rispetto alle opere stradali, peraltro già presente in maniera più accentuata allo stato attuale (e conseguentemente già mappata), in corrispondenza della rampa "Trento – Venezia".
- prevede di "in corrispondenza di tale interferenza il progetto prevede inoltre la realizzazione di parte della barriera antirumore "Loc. Caselle – Via Sommacampagna sud", dell'altezza di 6,00 m. ... In relazione a tale criticità esistente propone l'abbassamento dell'altezza dei pali di illuminazione dagli attuali 9,40 m a 6,60 m, riducendo sensibilmente l'interferenza evidenziata. Per permettere tale intervento è necessario, in virtù delle normative e del dimensionamento illuminotecnico provvedere al loro raffittimento, passando dagli attuali 30 m di interasse ai futuri 20-25 m."

- prevede inoltre "la realizzazione di impianti di trattamento delle acque di piattaforma e bacini di laminazione delle stesse; opere che possono rappresentare fonte di attrazione per la fauna selvatica. Gli impianti di trattamento delle acque reflue sono interrati e provvisti di copertura delle vasche; in questo modo viene completamente annullata la loro potenzialità attrattiva. Per quanto riguarda invece i bacini di laminazione, potenziali habitat adatti alla riproduzione di varie specie animali, non essendo essi fonte di approvvigionamento costante e continua nel tempo per le colonie di uccelli e della fauna selvatica (poiché pieni solo per circa 80 giorni l'anno e con tempo medio di svuotamento inferiore a 24 ore), non creano particolari problemi al vicino aeroporto. Si ritiene comunque opportuno porre in essere accorgimenti atti a limitarne ulteriormente il rischio: i bacini avranno forma regolare, dimensioni contenute e saranno coperti con reti a maglia chiusa, rimovibili in caso di necessità per consentire le operazioni di manutenzione."

VALUTATO che il proponente ha sviluppato il progetto di sistemazione a verde e realizzazione dei bacini di laminazione, al fine di appurare se viene o meno a costituirsi un fattore di rischio la navigazione aerea e siano, di conseguenza, studiate le apposite correzioni al progetto originale.

VALUTATO che al momento non è data ancora evidenza che tramite conferenza di servizi si sia acquisito parere ENAC.

PRESO ATTO che la Prescrizione n. 5 del provvedimento DVA- DEC-2011-401 del 18/07/2011 recita:

"Il proponente, dovrà prevedere ed installare la barriere antirumore in prossimità delle abitazioni in località Caselle come d schema riportato nella prima delle osservazioni puntuali della deliberazione di Consiglio Comunale di Sommacampagna n. 66 del 23/09/2010 e successiva nota prot. 12515 del 11/10/2010."

VISTO che, in ottemperanza a quanto disposto, del provvedimento DVA- DEC-2011-401 del 18/07/2011, il proponente ha predisposto uno studio "Interventi a protezione dell'elaborato di Caselle" (elaborato specialistico "D"), volto a dimensionare le opere di mitigazione acustica indicate nella prima delle osservazioni puntuali della deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Sommacampagna n. 6.

PRESO ATTO che il proponente allega all'elaborato specialistico "D" i seguenti documenti di approfondimento:

- D. 1 - Relazione acustica
- D.2 - Corografia
- D. 3 - BA_B226 + 44SS_Profilo
- D.4 - BA_B228+003N_Profilo
- D.5 - Barriera

CONSIDERATO che, nel documento presentato da Autostrade del Brennero SpA, il proponente:

- ha analizzato, considerando i fenomeni di riflessione generati dalla presenza di barriere fonoassorbenti contrapposte lo studio, che ha interessato il segmento autostradale compreso tra le chilometriche 226+400 e 228+500, oltre alle barriere fonoassorbenti specificamente oggetto della presente prescrizione, anche le altre opere di mitigazione acustica necessarie in questo ambito territoriale.
- prevede le principali caratteristiche progettuali e l'efficacia in termini di abbattimento acustico relative a ciascun intervento indicato nella deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Sommacampagna. Tali opere di mitigazione acustica sono state inserite in progetto e saranno pertanto installate contestualmente alla realizzazione della terza corsia Verona - Modena.
 - o Barriera antirumore Località Caselle - via Sommacampagna carreggiata sud"La barriera antirumore, a protezione delle località Ca' Nova S. Lucia, Caselle e La Palazzina, è prevista in materiale ad elevata fonoassorbenza e presenta altezza variabile

tra 5,80 m 6,30 m. La lunghezza complessiva della barriera, che si sviluppa dalla chilometrica 226+445 alla chilometrica 227+820, è pari a 1.421 m.

- o Barriera antirumore "Pista svincolo Modena – Venezia carreggiata sud"

La barriera antirumore, a protezione di un'abitazione isolata ubicata in fregio alla pista di svincolo Modena – Venezia, è prevista in materiale ad elevata fonoassorbente e presenta altezza costante pari a 3,80 m. La lunghezza complessiva della barriera è pari a 320 m.

VALUTATO che il proponente ha inserito nel progetto le barriere antirumore in prossimità delle abitazioni in località Caselle come da schema riportato nella prima delle osservazioni puntuali della deliberazione di Consiglio Comunale di Sommacampagna.

PRESO ATTO che la Prescrizione n. 6 del provvedimento DVA- DEC-2011- 401 del 18/07/2011 recita:

"Prima dell'inizio dei lavori, il proponente, dovrà predisporre, concordare con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali ed inviare a codesto ente, uno studio di fattibilità concernente la realizzazione di fasce boscate ad azione filtrante di adeguata larghezza, in riferimento ai previsti superamenti dei valori limite degli standard di qualità dell'aria relativi agli ossidi di azoto (NO_x); tale studio dovrà tener conto delle indicazioni di cui alla seconda delle osservazioni puntuali della deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Sommacampagna n. 66 del 23/09/2010 e successiva nota prot. 12515 del 11/10/2010."

PRESO ATTO che, in ottemperanza a quanto disposto dal provvedimento DVA- DEC-2011- 401 del 18/07/2011 il proponente ha predisposto uno studio di fattibilità "Studio dell'effetto di fasce boscate sugli ossidi di azoto – Relazione" (elaborato specialistico "E"), volto a valutare l'efficacia in termini di abbattimento degli ossidi di Azoto NO_x di fasce boscate ad azione filtrante posizionate ai lati dell'autostrada e l'ha inviato alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale.

PRESO ATTO che, nel documento presentato da Autostrade del Brennero SpA, il proponente:

- evidenzia, tenuto conto il D.Lgs. 155/2010 fissa i limiti per la salvaguardia della salute pubblica per l'esposizione acuta e cronica non con riferimento agli ossidi di Azoto generici NO_x, ma esclusivamente in relazione al biossido di Azoto NO₂, come i reali valori di esposizione della popolazione al biossido di Azoto NO₂, risultino decisamente inferiori rispetto alle esposizioni agli ossidi di Azoto generici NO_x valutate nello S.I.A.
- analizza due diverse configurazioni di fasce boscate, aventi larghezza pari a 10 e 30 m. Le risultanze delle analisi condotte hanno evidenziato la modesta efficacia delle fasce boscate in relazione all'abbattimento degli ossidi di Azoto NO_x, quantificabile in una percentuale media di riduzione compresa tra lo 0,4%, nel caso di fasce di larghezza pari a 10 m e l'1,2% nel caso di fasce di larghezza pari a 30 m.

PRESO ATTO che il proponente dichiara che "in virtù delle considerazioni esposte, in ordine alle concentrazioni degli NO₂ rispetto agli NO_x totali, che in termini assoluti l'efficacia delle fasce boscate sia ancor meno significativa e quindi tale da non modificare sostanzialmente lo scenario degli impatti. Le opere di mitigazione/compensazione ambientale quali fasce boscate ad azione filtrante costituiscono, potenzialmente, un impatto aggiuntivo al settore agricolo, a causa dell'occupazione di terreno che esse comportano, contribuendo di fatto alla riduzione dell'accettabilità dell'infrastruttura da parte delle numerose comunità locali che svolgono la propria attività lavorativa nel settore dell'allevamento e agricoltura. Sono noti casi in cui la comunità agricola, intervenendo nelle fasi approvative del progetto, è riuscita a far eliminare buona parte delle aree destinate alle opere di mitigazione vegetale dal progetto rifiutando, appunto, nuovi espropri di terreni."

VALUTATO che il proponente ha inviato a codesto ente lo Studio di Fattibilità concernente la realizzazione di fasce boscate ad azione filtrante di adeguata larghezza, in riferimento ai previsti superamenti dei valori limite degli standard di qualità dell'aria

VALUTATO che lo Studio è stato inoltrato uffici regionali e/o provinciali competenti ai controlli ambientali ma che questi non abbiano ancora concordato i risultati ivi indicati.

VALUTATO che in ordine alle concentrazioni degli NO₂ rispetto agli NO_x totali, in termini assoluti l'efficacia delle fasce boscate sia meno significativa e quindi tale da non modificare sostanzialmente lo scenario degli impatti e che le opere di mitigazione/compensazione ambientale quali fasce boscate ad azione filtrante costituiscono, potenzialmente, un impatto aggiuntivo al settore agricolo, a causa dell'occupazione di terreno

PRESO ATTO che la Prescrizione n. 8 del provvedimento DVA- DEC-2011- 401 del 18/07/2011 recita:

"Prima dell'avvio dei lavori, il proponente dovrà realizzare, per tutti i recettori sensibili per i quali la simulazione dell'impatto acustico abbia restituito valori oltre i limiti di legge, le misure di mitigazione puntuali necessarie alla limitazione degli stessi valori, ed in particolare la sostituzione dei serramenti con finestre antirumore."

VISTO che, in ottemperanza a quanto disposto, dal provvedimento DVA- DEC-2011- 401 del 18/07/2011 il proponente ha predisposto uno studio ed effettuato le misure di mitigazione puntuali (elaborato specialistico "F") "Valutazione interventi diretti al ricettore (siti sensibili)- Relazione", volto a valutare la necessità di sostituire i serramenti con finestre antirumore in corrispondenza dei ricettori sensibili individuati, al fine di garantire il rispetto dei limiti interni (art. 6 comma 2 del D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142);

CONSIDERATO che, nel documento predisposto da Autostrade del Brennero S.p.A. il proponente:

- ha individuato complessivamente 16 ricettori sensibili, 15 dei quali sono edifici scolastici ed 1 una cooperativa sociale (centro diurno): Il limite da rispettare è pertanto quello relativo al solo periodo diurno, pari a 50 dB(A).
- ha valutato, per verificare il rispetto del limite di 45 dB(A) interni, nello scenario progettuale al 2025, dapprima l'isolamento di facciata per ogni frequenza, utilizzando una sorgente di rumore "rosa", la cui intensità è stata progressivamente incrementata fino a raggiungere il limite interno di 45 dB(A) fissato dalla normativa, misurando quindi contemporaneamente il Leq(A) sia in facciata, sia all'interno dell'edificio. Ha, poi, rielaborare i dati per tener conto che lo spettro tipico del traffico veicolare in presenza di barriera antirumore mostra un andamento differente da quello della sorgente "rosa" utilizzata, determinando il Leq(A) in facciata, riferito ad uno spettro da traffico stradale (rif. misurazione post operam reale), necessario per raggiungere un Leq(A) interno pari a 45 dB(A).
- ha determinato, in corrispondenza di ciascuno dei 16 ricettori sensibili analizzati, il Leq(A) in facciata necessario per raggiungere un Leq(A) interno pari al limite indicato dal D.P.R. 142/2004 [45 dB(A)].

VALUTATO che nei risultati della elaborazione acustica e della relativa relazione il proponente evidenzia che nello scenario progettuale al 2025, con opere di mitigazione, risultano abbondantemente rispettati i limiti interni stabiliti dall'art. 6 comma 2 del D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 in corrispondenza di tutti gli edifici sensibili e quindi non risultano necessari interventi diretti sui ricettori con sostituzione dei serramenti con finestre antirumore.

PRESO ATTO che la Prescrizione n. 10 del provvedimento DVA- DEC-2011- 401 del 18/07/2011 recita:

"In merito al monitoraggio della componente qualità dell'aria, in ottemperanza del D.Lgs 13 agosto 2010, n. 155 di recepimento della Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del

21 maggio 2008 relativo alla "Qualità dell'Aria ambiente per un'aria più pulita in Europa" approfondire ed implementare il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria sui territori attraversati in riferimento ai Comuni già classificati come zone di risanamento dai diversi Piani Regionali di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) ed alla eventuale presenza di ricettori sensibili per stimare le emissioni dovute alla infrastruttura in oggetto in riferimento al dominio assunto dal S.I.A.."

PRESO ATTO che la Prescrizione n. 11 del provvedimento DVA- DEC-2011- 401 del 18/07/2011 recita:

"In ottemperanza del D.Lgs 13 agosto 2010, n. 155 di recepimento della Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativo alla "Qualità dell'Aria ambiente per un'aria più pulita in Europa" prevedere, in stretta connessione con il PMA di progetto, le azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni dei PRTRA e comunque il rispetto dei limiti indicati dalla normativa sulla qualità dell'aria, relativamente agli ambiti in cui il contributo emissivo reale dovuto all'infrastruttura determini un incremento del carico rispetto alla situazione ante-operam."

PRESO ATTO che la Prescrizione n. 12 del provvedimento DVA- DEC-2011- 401 del 18/07/2011 recita:

"In ottemperanza del D.Lgs 13 agosto 2010, n. 155 di recepimento della Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativo alla "Qualità dell'Aria ambiente per un'aria più pulita in Europa" aggiornare l'analisi della qualità dell'aria, tramite valutazione degli inquinanti atmosferici derivanti dall'inserimento del nuovo input emissivo, approfondendo le simulazioni modellistiche riferite ai parametri temporali presenti nei relativi valori limite, utilizzando i valori limite già previsti dalla normativa che entreranno in vigore durante il periodo di esercizio dell'opera. Qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo di riferimento, dovranno essere indicate le azioni correttive o compensative atte a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa. Le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera."

VISTO che, in ottemperanza a quanto disposto per le prescrizioni n. 10, 11 e 12, nel provvedimento DVA-DEC-2011-401 del 18/07/2011, il proponente ha predisposto uno studio "Integrazione inerente la qualità dell'aria" (elaborato specialistico "H"), volto a integrare le valutazioni inerenti la qualità dell'aria, analizzando i parametri che sono entrati in vigore o che entreranno in vigore a seguito dell'emanazione del nuovo D.Lgs. 155/2010 (PM2.5, Ni, Cd, Pb) e valutando gli effetti derivanti da misure compensative, nonché gli impatti residui risultanti dagli interventi mitigativi previsti dal progetto.

VISTO che, l'allegato specialistico "H" oltre alla relazione, contiene le seguenti mappe:

- H 2.1.1 – Mappe PM 2,5, attuale 2006
- H 2. 1.2 – Mappe PM 2,5 programmatico 2025
- H 2. 1.3 – Mappe PM 2,5 progettuale 2025
- H 2.2.1 – Mappe NICHEL attuale 2006
- H 2.2.2 – Mappe NICHEL programmatico 2025
- H 2.2.3 – Mappe NICHEL progettuale 2025
- H 2.3.1 – Mappe CADMIO attuale 2006
- H 2.3.1 – Mappe CADMIO programmatico 2025
- H 2.3.1 – Mappe CADMIO progettuale 2025
- H 2.4.1 – Mappe PIOMBO attuale 2006
- H 2.4.1 – Mappe PIOMBO programmatico 2025
- H 2.4.1 – Mappe PIOMBO progettuale 2025

CONSIDERATO che, nel documento predisposto da Autostrade del Brennero S.p.A. il proponente ha approfondito e stimato le emissioni ed in particolare:

- ha esteso la modellistica a PM2.5, Ni, Cd, Pb.
- In particolare nello studio ha evidenziato chiaramente che le concentrazioni di tutti gli inquinanti esaminati (PM2.5, Ni, Cd, Pb), in tutti gli scenari considerati, si mantengono sempre abbondantemente al di sotto dei limiti di legge o dei valori obiettivo.
- Con riferimento alle polveri PM2.5, nonostante l'incremento dei volumi di traffico previsti negli scenari futuri S2 e S3 (anno di riferimento 2025), si osserva un notevole decremento degli impatti per le emissioni in atmosfera e conseguentemente delle ricadute al suolo, in quanto già a partire dalla classe Euro 5 è prevista una drastica riduzione delle emissioni da parte dei veicoli con motore diesel, grazie all'introduzione dei filtri antiparticolato.
- sottolinea che gli impatti relativi a Nichel, Cadmio e Piombo negli scenari futuri non risultano minimamente critici, poiché nessun abitante risulta esposto a concentrazioni superiori al 5% dei valori obiettivo.

CONSIDERATO che, nel documento predisposto da Autostrade del Brennero S.p.A. il proponente

- ha verificato il potenziamento della rete di distribuzione di carburante gas naturale compresso (metano) presso le aree di servizio e questo si tradurrà nell'impegno di A22, ad attrezzare le stazioni di servizio Povegliano est e Povegliano ovest con impianti per l'erogazione di metano per autotrazione (CNG), consentirà all'utenza "verde" di percorrere lunghi tratti autostradali avendo a disposizione una rete di distribuzione più capillare e potrà contribuire, attraverso un effetto volano, ad incentivare la diffusione dei veicoli alimentati a metano.
- Le stime condotte hanno portato a valutare l'incidenza percentuale dei chilometri percorsi da veicoli leggeri alimentati a metano nella misura, ragionevole e forse anche cautelativa, del 3,7% rispetto ai chilometri annui percorsi dai veicoli leggeri complessivi.
- Considera la completa attuazione della misura compensativa di potenziamento della rete di distribuzione di metano che rende possibile stimare, nello scenario intermedio al 2015, un risparmio di emissioni giornaliere pari a 34,4 kg/giorno per gli NOx, 2,16 kg/giorno per i VOC, 1,9 kg/giorno per le PM e 1,7 kg/giorno per le PM2.5.
- considerando la percorrenza totale annua di veicoli CNG sulla tratta in esame Verona- Modena nello scenario 2015, stima un risparmio in termini di emissioni di CO2 pari a 1.035 t/anno, quantitativo pari a quello emesso da una centrale elettrica tradizionale per produrre 940.900 kWh/anno, corrispondenti al consumo medio annuo di circa 300 famiglie.

CONSIDERATO che, nel documento predisposto da Autostrade del Brennero S.p.A. il proponente:

- ha verificato gli effetti sulla qualità dell'aria prodotti dalle opere di mitigazione acustica
- ha predisposto un progetto prevede l'installazione di barriere antirumore sul 30% circa del tracciato interessato dalla realizzazione della terza corsia, barriere che saranno ubicate in corrispondenza di tutti i centri abitati, frazioni e singole abitazioni presenti nelle vicinanze dell'asse autostradale.
- informa che le opere di mitigazione acustica individuate agiscono efficacemente anche nei riguardi dell'inquinamento atmosferico perché producono un effetto di convogliamento delle emissioni - quindi un rilascio a quote più elevate degli inquinanti atmosferici - e conseguentemente una maggiore diluizione delle concentrazioni al suolo.
- al fine di valutare gli effetti che tali opere di mitigazione produrranno nei confronti della dispersione in aria degli agenti inquinanti, sono state eseguite due simulazioni a scala locale che hanno riguardato due zone specifiche ove è prevista l'installazione di barriere fonoassorbenti e che, per caratteristiche di posizione geografica e di orografia, possono essere considerate come rappresentative dell'intera tratta autostradale.

CONSIDERATO che il proponente dichiara che per quanto attiene il Piano di Monitoraggio Ambientale esso verrà approfonditamente sviluppato in fase di progettazione esecutiva.

VALUTATO che il proponente ha approfondito e stimato le emissioni con uno studio "Integrazione inerente la qualità dell'aria" (elaborato specialistico "H"), volto a integrare le valutazioni inerenti la qualità

dell'aria, analizzando i parametri che sono entrati in vigore o che entreranno in vigore a seguito dell'emanazione del nuovo D.Lgs. 155/2010

VALUTATO che il progetto ha aggiornato l'analisi della qualità dell'aria, tramite valutazione degli inquinanti atmosferici derivanti dall'inserimento del nuovo input emissivo, ed approfondito le simulazioni modellistiche riferite ai parametri temporali presenti nei relativi valori limite, utilizzando i valori limite già previsti dalla normativa che entreranno in vigore durante il periodo di esercizio dell'opera e che nei vari scenari temporali previsti non si sono verificate, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo di riferimento.

VALUTATO che gli approfondimenti ed implementazioni riportano il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria sui territori attraversati in riferimento ai Comuni già classificati come zone di risanamento dai diversi Piani Regionali di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) ed evidenziano la non presenza di ricettori sensibili per le emissioni dovute alla infrastruttura in oggetto

VALUTATO che le opere di mitigazione acustica individuate agiscono efficacemente anche nei riguardi dell'inquinamento atmosferico perché producono un effetto di convogliamento delle emissioni – quindi un rilascio a quote più elevate degli inquinanti atmosferici – e conseguentemente una maggiore diluizione delle concentrazioni al suolo

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS per quanto attiene il Provvedimento n. DVA- DEC-2011- 401 del 18/07/2011

RITIENE

Ottemperata la prescrizione n. 1

Ottemperata la prescrizione n. 3, lettera b)

Ottemperata la prescrizione n. 3 lettera c)

Ottemperata la prescrizione n. 5

Ottemperata la prescrizione n. 8

Ottemperata la prescrizione n. 10

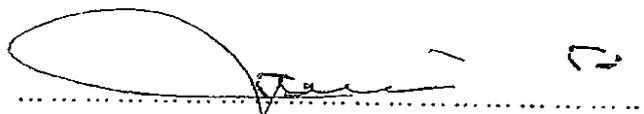
Ottemperata la prescrizione n. 11

Ottemperata la prescrizione n. 12

Non Ottemperata la prescrizione n. 4 in quanto non acquisito il parere di ENAC

Non Ottemperata la prescrizione n. 6 in quanto mancante del parere dei preposti uffici Regionali e Provinciali

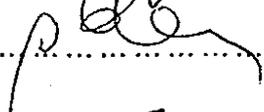
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



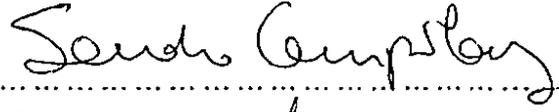
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



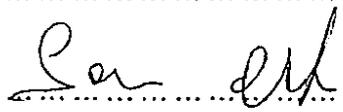
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



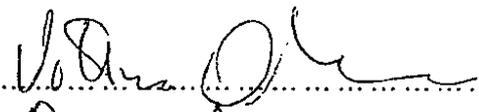
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



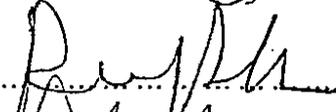
Prof. Saverio Altieri



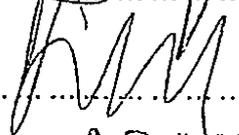
Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

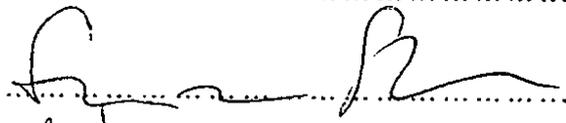


Dott. Gualtiero Bellomo

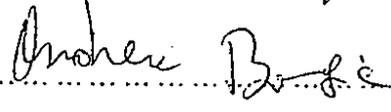


ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi



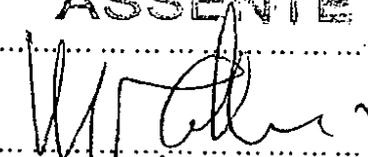
Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti



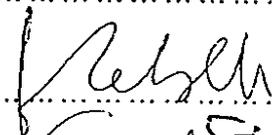
Ing. Stefano Calzolari



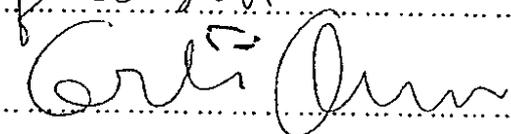
Ing. Antonio Castelgrande

ASSENTE

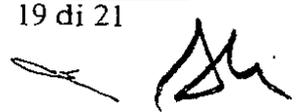
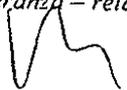
Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello



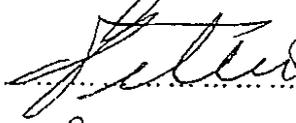
Prof. Carlo Collivignarelli



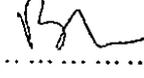
Dott. Siro Corezzi


.....

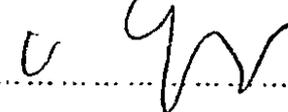
Dott. Federico Crescenzi


.....

Prof.ssa Barbara Santa De Donno


.....

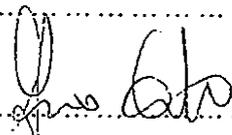
Cons. Marco De Giorgi


.....

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

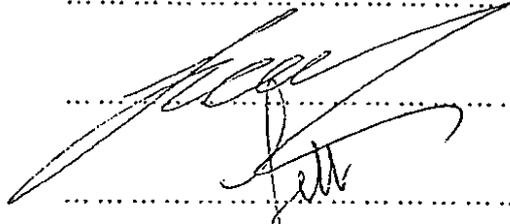

.....

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

.....

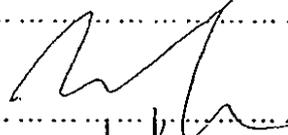
Ing. Graziano Falappa


.....

Arch. Antonio Gatto

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini


.....

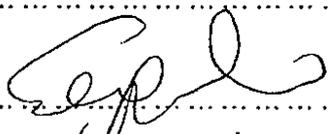
Prof. Antonio Grimaldi


.....

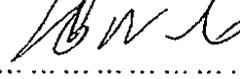
Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari


.....

Arch. Sergio Lembo


.....

Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

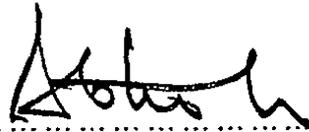
Arch. Bortolo Mainardi

.....

Avv. Michele Mauceri

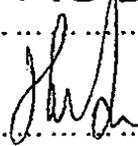
ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

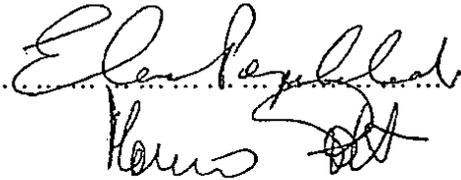


ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleiudi Melis

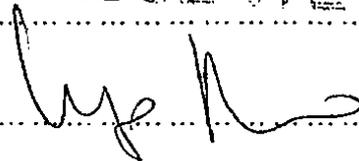
Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

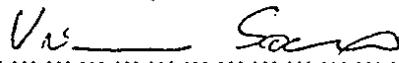


ASSENTE

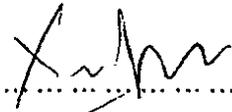
Cons. Roberto Proietti



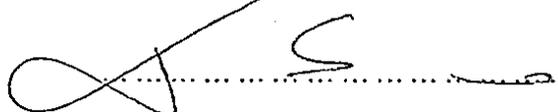
Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



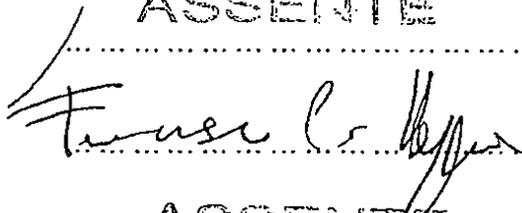
Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE

Ing. Giuseppe Fasiol
(Rappresentante Regionale)