



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

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

Parere n. 233 del 29.01.2009

Progetto:	Porto di Palermo – Lavori di riqualificazione ed avanzamento del molo Santa Lucia Verifica di Esclusione VIA
Proponente:	Autorità Portuale di Palermo

Fotocopia
e chiedere
free

[Handwritten signatures and initials]

MINISTERO
A DEL
del

**LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE - VIA
VAS**

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, presentata in data 12 settembre 2008 (nota prot. DSA/2008/26566 del 25 settembre 2008) dall'Autorità Portuale di Palermo ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. 152 del 2006, come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, per gli interventi riguardanti i lavori di riqualificazione ed avanzamento del molo Santa Lucia del Porto di Palermo;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *"Norme in materia ambientale"* così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

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 ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile"* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTA la Relazione Istruttoria;

VISTA la documentazione esaminata;

PRESO ATTO CHE la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006, come modificato dal decreto legislativo n. 4 del 2008, è avvenuta in data 30 settembre 2008 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana;

PRESO ATTO CHE non risultano essere pervenute osservazioni ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 152 del 2006, come modificato dal decreto legislativo n. 4 del 2008;

VISTO il parere n. 208 votato in Assemblea Plenaria il 18 dicembre 2008;

VISTA la nota prot. CTVA/2009/178 del 20/01/2009 con cui il Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS chiede alla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale Divisione III di voler rimettere alla Commissione il parere trasmesso;

VISTA la nota prot. CTVA/2009/188 del 21/01/2009 con cui si richiede al Gruppo Istruttore la revisione del citato parere;

CONSIDERATO CHE:

- la richiesta di verifica di esclusione dalla VIA riguarda il progetto definitivo dei lavori di allargamento e prolungamento e rettifica del molo Santa Lucia che prevedono l'ampliamento del molo di 6.800mq portando così la superficie complessiva da 9.800 mq a 16.000 mq.
- il progetto ha l'obiettivo di risolvere alcune gravi criticità del molo attuale:

IEL'AMBIENTE
RITTO E DEL MARE
nica di verifica
tale - VIA e
lombo, 112/a
DMA

- inadeguatezza dell'attuale lunghezza della banchina lato nord all'ormeggio delle grandi navi RO-RO di ultima generazione, la cui lunghezza è di ben oltre 200m;
- o non ortogonalità del molo alla banchina di riva, rispetto a cui forma un angolo di 85°. Con conseguenti problemi di sicurezza all'ormeggio;
 - o tipologia di banchina a massi sovrapposti su scanno di imbasamento soggetta a sgrottamenti e cedimenti dei massi a causa del moto vorticoso delle eliche delle navi che oggi accostano con mezzi propri senza l'uso di rimorchiatori.

CONSIDERATO CHE:

- il molo Santa Lucia occupa un'area di forma rettangolare dalle dimensioni approssimative di circa 200m x 50m, è posto nella zona commerciale del porto di Palermo, è destinato all'ormeggio delle navi RO-RO ed è adiacente all'area destinata a traffico containers;
- nei pressi dell'area sono collocati i parcheggi e le strutture di supporto alla movimentazione. Al di là di queste strutture inizia il tessuto urbano della città, una zona ad alta densità abitativa e dalla intensa attività umana;

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

- l'area di intervento rientra nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Palermo, che è costituita, in attuazione della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei, compresi nel tratto di costa che va dal porticciolo di S. Erasmo fino alla località Arenella;
- il Porto di Palermo è di 2^a categoria, 1^a classe ed è soggetto al Piano Regolatore Portuale vigente approvato con DM n. 3307 del 1988;
- la modifica del profilo del Molo è stata approvata dal Comitato Portuale con Delibera n. 5 del 07.06.2002;
- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha considerato il progetto come adeguamento tecnico funzionale del PRP 1988 ed ha espresso parere favorevole sull'intervento con Voto n. 192 del 30.07.2003, previo parere favorevole reso dal Comune di Palermo con nota prot. 224/15 del 27.01.2003;
- con Voto n. 209 del 26.07.2007, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, al progetto definitivo delle opere;
- il progetto in esame è inserito nel Piano Operativo Triennale 2007-2009, con cui l'Autorità Portuale attua il Piano Regolatore Portuale;
- L'area interessata dall'intervento:
 - o è individuata all'interno del Piano Territoriale Paesistico Regionale nell'Area dei Rilievi e delle pianure del palermitano;
 - o è soggetta al vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 1, lett. a) ex L.431/85 - Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia;
 - o è soggetta al vincolo territoriale ai sensi della L.R. 78/76 art. 15 lett. a - Fascia costiera 150 m;
 - o non rientra tra le aree a rischio idrogeologico censite dal P.A.I. per l'area territoriale tra il bacino del Fiume Oreto e Punta Raisi (u.f. 40);
 - o non ricade all'interno di IBA.

- è esterna al Sito di Importanza Comunitaria ITA020014 "Monte Pellegrino" progetto non esercita interferenze dirette né indirette sullo stesso.

MINISTERO I
LA DEL
ione
Am
707
00

DEC. il
dell' Vio

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

- la risagomatura del Molo S. Lucia si configura come un adeguamento tecnico-funzionale e consiste in un intervento di riqualificazione e prolungamento del molo, che va ad allinearsi per dimensioni e standard agli altri due moli dedicati al traffico commerciale RO-RO;
- il progetto non prevede dragaggi al di fuori di quelli necessari per la risagomatura dei fondali per la creazione della sede dello scanno di imbasamento dei cassoni cellulari;
- la profondità dei fondali nella zona interessata dall'intervento è di circa 9,00 - 11,00 m. I fondali sono costituiti da depositi di sabbie e limi che ricoprono la formazione sabbioso-calcarenitica che si trova ad una quota variabile da circa -12,00 m a -13,70 m;
- si prevede il posizionamento di cassoni cellulari in quota di -12,20 m (poco al di sopra della quota di imbasamento del muto di sponda della banchina esistente che è a -12,50 m) su uno scanno di imbasamento in pietrame posizionato a partire dal tetto della formazione sabbioso-calcarenitica che si trova ad una quota da -12,70 m a -13,70 m;
- l'utilizzo di cassoni costituiti da cellule di cemento armato ed impermeabilizzate, permette di avere a disposizione un ambiente conterminato con un volume utile di circa 33.000 mc, in cui destinare i materiali dei dragaggi necessari alla realizzazione del progetto, stimati in circa 25.000 mc, mantenendo una riserva da utilizzare per i materiali derivati dai dragaggi previsti dal PRP in altre aree del porto;
- pertanto il progetto non prevede il conferimento in discarica dei materiali di dragaggio ed inoltre realizza un risparmio dei materiali di cava necessari al riempimento dei cassoni;
- per minimizzare il sollevamento e la dispersione del sedimento in fase di dragaggio, è previsto l'uso di apposite "benne ecologiche" o "ecograppe";
- le opere sono tutte all'interno del bacino portuale e non incidono sull'idrodinamica costiera;
- il progetto non prevede un incremento del traffico navale, ma piuttosto un miglioramento delle condizioni di operatività e sicurezza per l'attracco delle navi. Questo obiettivo si raggiungerà realizzando una nuova sagoma del molo che ripristini l'ortogonalità con la banchina adiacente ed il suo allungamento, per permettere un ormeggio ottimale. L'incremento della superficie disponibile a seguito di queste opere sarà di circa 6800 mq, pari a circa il 56%;
- gli interventi sono configurati in modo da mantenere la funzionalità di parte delle banchine del molo anche durante la fase di cantierizzazione;
- la durata complessiva dei lavori si stima in 30 mesi;

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE ALLA STIMA E MITTIGAZIONE DEGLI IMPATTI

- Gli impatti principali riguardano la fase di cantierizzazione e interessano principalmente le seguenti componenti ambientali:

DELL'AMBIENTE
PORTUALE E DEL MARE
VIA
Molo S. Lucia, 112/10
MA

ambiente idrico, suolo e sottosuolo: a causa della risospensione della frazione più fina dei sedimenti durante le operazioni di dragaggio; ai fini della mitigazione degli impatti si prevede l'utilizzo di benne ecologiche; la soluzione progettuale dei cassoni cellulari è volta a contenere l'approvvigionamento dei materiali da cava;

- **atmosfera:** a causa delle emissioni di polveri ed inquinanti prodotti dai mezzi di trasporto e di lavoro; il progetto prevede una limitata movimentazione di mezzi pesanti per un massimo di circa 28 viaggi al giorno; l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale e si presenta di entità limitata, pertanto, l'impatto sulla componente atmosfera verrà facilmente mitigato attraverso l'adozione degli accorgimenti previsti dal progetto come l'umidificazione periodica della pista del cantiere, la copertura degli scarrabili, la riduzione della velocità di transito dei mezzi, etc.;
- **rumore e vibrazioni:** nella fase di realizzazione del progetto l'innalzamento del livello di rumore è riconducibile esclusivamente alle attività di cantiere e da movimentazione; tale aumento risulta essere transitorio per cui terminate le operazioni di realizzazione dell'opera le modifiche apportate al clima acustico della zona cesseranno di esistere;
- in relazione agli impatti sulle componenti ambientali analizzate durante la fase di gestione dell'infrastruttura:
 - l'intervento in progetto è localizzato all'interno dell'area portuale e consiste nella riqualificazione e prolungamento dell'esistente molo S. Lucia, pertanto, non determina impatti conseguenti alla realizzazione di nuove opere;
 - si tratta di un intervento di modeste dimensioni, finalizzato ad eliminare le attuali criticità, che non comporterà aumenti dei traffici marittimi e terrestri e, pertanto, non sarà causa di peggioramenti dell'attuale clima acustico e della qualità dell'aria;
 - stante il generale degrado dell'area di progetto, si presume che l'intervento in progetto non determinerà alterazioni e modificazioni delle componenti biologiche e del livello di biodiversità;
 - nell'area non sono presenti manufatti storici;
 - non sono ipotizzabili impatti sul S.I.C. ITA020014 - Monte Pellegrino che è distante dall'area e separato dall'interruzione territoriale del centro abitato, che annulla qualsiasi effetto diretto e indiretto.

CONSIDERATO CHE:

RELATIVAMENTE AL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Sedimenti e ambiente idrico

- la determinazione delle caratteristiche fisiche (granulometria), chimiche, biologiche ed ecotossicologiche dei sedimenti è stata effettuata sulla base di uno studio sulla caratterizzazione dei sedimenti portuali condotto dall'ICRAM per il bacino portuale di Palermo nel 2003, e sulla base di uno studio geologico/tecnico eseguito nel marzo 2007;
- il confronto per l'eventuale deposizione in ambiente con terminato dei sedimenti è stato effettuato ai sensi del D.M. 471/99, con particolare riferimento ai valori compresi tra la colonna A ed il 90% della colonna B della tabella 1 del medesimo decreto;
- l'analisi dei risultati ha evidenziato il superamento dei valori cautelativi, ed in alcuni casi dei valori limite di riferimento, rispetto a diversi parametri di inquinamento chimico (idrocarburi, pesticidi organo clorurati, PCB, metalli pesanti), suggerendo la possibilità di un potenziale

rischio ecotossicologico in caso di rilascio in mare senza trattamento;

- l'ulteriore campagna di analisi fatta nel 2006 a supporto del progetto ha evidenziato che i valori chimico-fisici e microbiologici generalmente entro la norma, ma ha riguardato solo due punti di misura;
- rispetto alle possibili dispersioni di sedimenti inquinati durante i dragaggi, il progetto non fornisce indicazioni quantitative volte a definire l'effettiva capacità della benna ecologica di non risollevarne sedimenti durante lo scavo. Tali indicazioni dovrebbero essere definite preventivamente anche in riferimento alle condizioni operative di impiego del macchinario. Inoltre, non è stato effettuato alcuno studio specifico sulla dispersione di eventuali sedimenti risospesi nell'ambiente portuale;

Atmosfera

- il controllo della qualità dell'area della città di Palermo avviene ad opera dell'AMIA S.p.A. mediante una rete di monitoraggio costituita da 10 stazioni fisse e 8 stazioni ETL. Per la caratterizzazione della qualità dell'aria in zona portuale si è fatto riferimento ai dati registrati dalla rete di monitoraggio AMIA con riferimento alla stazione ubicata a Piazza Castelnuovo, ritenuta la più vicina all'area portuale;
- nello studio si riportano i risultati del confronto tra i valori di inquinamento atmosferico rilevati nel comune di Palermo nel periodo 2001-2004 e i valori limite previsti dalla normativa vigente (D.M. 02.04.2002 n. 60). Il confronto è stato effettuato in condizioni di valore limite a regime con margine di tolleranza nullo. I dati evidenziano nel quadriennio 2001-2004, per ciò che riguarda la stazione Castelnuovo, un miglioramento della qualità dell'aria; in particolare, nel quadriennio non si è registrato alcun superamento dei limiti previsti dalla normativa per quanto riguarda le concentrazioni di CO e di SO₂;
- non si ritiene che le opere, di limitata consistenza, siano in grado di produrre peggioramenti delle condizioni ambientali in fase di esercizio. Gli impatti determinati dal cantiere sono transitori e consistono sostanzialmente nelle emissioni di polveri e di gas inquinanti per effetto prevalente della movimentazione dei mezzi di trasporto e di lavoro; si tratta di effetti temporanei che non producono influenze significative dal punto di vista sanitario;
- il progetto propone alcuni accorgimenti diretti a limitare al minimo la dispersione della polvere stradale sollevata dai mezzi pesanti, come l'umidificazione periodica della pista del cantiere, la copertura degli scarrabili, la buona manutenzione delle strade, la riduzione della velocità, la manutenzione dei mezzi impiegati;

Rumore e vibrazioni

- il comune di Palermo non ha adottato la classificazione acustica del territorio comunale, quindi si è previsto di considerare il territorio con l'individuazione della Classe IV. Allo stato attuale sono state considerate le emissioni rumorose dovute al traffico veicolare sulla viabilità al porto e di accesso e le sorgenti connesse all'attività portuale (navi, gru, carico e scarico container);
- il cantiere è ubicato all'interno di una realtà portuale esistente, con attività portuali che producono rumore stimato come superiore a 70 Leg(A). Tuttavia il rumore prodotto dalle attività portuali è schermato dal flusso veicolare lungo via F. Crispi che si rileva tra i 70,3 e 75,0 db Leg(A) in prossimità dei recettori residenziali prospicienti la strada. Come rilevato dalle simulazioni effettuate con modello numerico, gli edifici residenziali in prossimità di Via Crispi risentono più della rumorosità prodotta dal traffico veicolare che di quella legata alle attività portuali;
- altre fonti di rumore aggiuntivo saranno dovute al traffico provocato dai mezzi di trasporto dei

materiali utilizzati per la costruzione dell'opera sulla viabilità esistente, nonché al carico e scarico dei materiali stessi;

- il flusso veicolare durante la fase di cantiere è stato stimato in circa 3,3 camion/ora, pari a circa 10 v. equ/h, per un massimo di 28 viaggi al giorno, sulla base del cronoprogramma dei lavori e del computo metrico estimativo, che si riverserà su via Dei Cantieri e via Crispi. Tale quantità di veicoli è insignificante rispetto al flusso dei veicoli circolanti su tale viabilità che all'ora di punta (8.00-9.00) raggiunge i 1027 veicoli equivalenti in ingresso e in uscita dal Porto;
- in generale si può rilevare che per quanto riguarda la situazione di progetto il clima acustico dell'area rimane invariato, non essendo in grado l'intervento in progetto (per consistenza e natura) provocare sensibili incrementi dei traffici marittimi e terrestri e delle attività portuali;

VALUTATO CHE:

- si tratta di un intervento all'interno di una struttura portuale preesistente, ricadente su un litorale già antropizzato e, soprattutto, comprendente occupazioni di superfici molto limitate, rispetto al contesto di riferimento. Il progetto non prevede incrementi del traffico portuale derivati dalle nuove opere portuali. La consistenza dell'intervento rende evidente che lo scopo primario dell'Autorità Portuale è quello di permettere una migliore organizzazione e fruizione della banchina. Si ritiene di poter escludere che gli impatti permanenti possano accrescere rispetto ai valori preesistenti, e che si possano generare nuovi impatti dalla realizzazione dei lavori;
- le operazioni sono concentrate all'interno del bacino portuale ove non è presente una flora e fauna significativa; non si attendono pertanto impatti significativi sull'ecosistema marino;
- il progetto prevede la realizzazione lungo la banchina di tre impianti con apposite vasche per il trattamento delle acque di prima pioggia e il rilancio in fognatura delle acque trattate mediante elettropompa sommergibile;

Sedimenti e ambiente idrico

- le analisi fatte negli anni passati risultano incomplete, anche alla luce di quanto previsto dal Manuale per la Movimentazione dei Sedimenti Marini realizzato da ICRAM ed APAT nel 2006;
- data la natura inquinata dei materiali oggetto del dragaggio, il progetto prevede il loro deposito in ambiente conterminato, ovvero all'interno delle celle che costituiscono i cassoni con cui si vuole realizzare la risagomatura del molo. Queste celle verranno impermeabilizzate con cemento a penetrazione osmotica, allo scopo di assicurare l'efficienza del "confinamento" e a scongiurare la possibilità di fuoriuscita anche di piccole quantità di sostanze contaminate;
- dovrà essere effettuata la caratterizzazione dei sedimenti nell'area di intervento ai sensi del D.M. 24.1.1996 e delle norme regionali in materia e in base ai criteri previsti nel Quaderno ICRAM "Aspetti tecnico-scientifici per la salvaguardia ambientale nelle attività di movimentazione dei fondali marini - Dragaggi portuali";

Atmosfera

- la natura delle opere e soprattutto il mantenimento dell'attuale flusso di traffico marittimo nella fase della gestione post operam, esclude la possibilità di variazione della qualità dell'aria dei luoghi a causa della realizzazione del progetto;
- gli accorgimenti previsti per il contenimento delle polveri rendono facilmente mitigabili i relativi impatti durante le attività di cantiere, tenuto conto che l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale e si presenta limitato a fronte dell'estensione dell'area portuale;

Rumore e vibrazioni

- occorre una collaborazione con gli uffici comunali di regolamentazione del traffico, per l'adozione di idonei percorsi e tempi di percorrenza per l'approvvigionamento dei materiali durante tutto il periodo di costruzione delle opere, in funzione delle diverse fasi di avanzamento dei lavori, al fine di evitare congestionamenti del traffico stradale sia urbano che extraurbano dovuti alle attività del cantiere;

VISTO CHE l'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente della Regione Siciliana con la nota Prot. 23114 del 19 marzo 2008 ha autorizzato con condizioni il progetto dei lavori, ai sensi dell'articolo 35, comma 2, del decreto legislativo 11 maggio 1999, n. 152, e dell'articolo 21 della legge 31 luglio 2002, n. 179;

tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE all'esclusione dalla procedura di V.I.A del progetto **Lavori di riqualificazione ed avanzamento del molo Santa Lucia del Porto di Palermo**, presentato dall'Autorità Portuale di Palermo, a condizione che siano osservate le seguenti prescrizioni:

1. prima dell'inizio dei lavori dovrà essere effettuata la caratterizzazione dei sedimenti nell'area di intervento, ai sensi del D.M. 24.1.1996 e delle norme regionali in materia e in base ai criteri previsti nel Quaderno ICRAM "Aspetti tecnico-scientifici per la salvaguardia ambientale nelle attività di movimentazione dei fondali marini - Dragaggi portuali". In accordo con l'ARPA Sicilia dovranno essere stabilite le modalità più idonee per la gestione e movimentazione dei sedimenti ai fini del loro riutilizzo in situ per la realizzazione delle opere, anche prevedendo la messa in opera intorno all'area di scavo di dispositivi del tipo "turbidity curtains" volti a confinare i sedimenti eventualmente risospesi. Qualora parte o tutto il materiale derivante dai dragaggi non risultasse idoneo ad alcun tipo di riutilizzo, né al conferimento in casse di colmata, esso dovrà essere avviato ad idoneo impianto di smaltimento, concordando con ARPA Sicilia le modalità di stoccaggio temporaneo dei materiali e di trasporto presso i siti di allocazione definitiva, comprensive degli accorgimenti necessari a garantire la sicurezza delle operazioni di stoccaggio e di trasporto in relazione alla dispersione dei materiali nell'ambiente previsti dalle normative vigenti;
2. in collaborazione con gli uffici comunali di regolamentazione del traffico, deve essere prevista l'adozione di idonei percorsi e tempi di percorrenza per l'approvvigionamento dei materiali durante tutto il periodo di costruzione delle opere, in funzione delle diverse fasi di avanzamento dei lavori, al fine di evitare congestionamenti del traffico stradale sia urbano che extraurbano dovuti alle attività del cantiere;
3. l'Autorità Portuale deve adottare alcuni accorgimenti logistico-operativi ai fini della migliore conduzione delle attività di cantiere, come il posizionamento delle infrastrutture cantieristiche e lo stoccaggio dei materiali in aree di minore accessibilità visiva o schermate. Inoltre, il capitolato d'appalto delle opere deve prevedere accorgimenti per il contenimento delle polveri da cantiere al fine di mitigare i relativi impatti, come la delimitazione delle aree di cantiere con pannelli alti che frenino il movimento delle polveri per effetto del vento, limitando la dispersione delle stesse in ambienti esterni al cantiere, e accorgimenti diretti a limitare al

AMATEMPT
MARE
12/9

la dispersione della polvere stradale sollevata dai mezzi pesanti, come l'umidificazione periodica della pista del cantiere e dei cumuli di materiale, nonché la copertura degli scarrabili e la buona manutenzione delle strade, nei tratti percorsi dagli automezzi e la regolamentazione localizzata della viabilità.

- 4. il capitolato d'appalto deve inoltre prevedere la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, fermi restando i regolamenti di sicurezza per prevenire i rischi di incidenti, come previsti dalla normativa vigente;

[Handwritten signatures and initials]

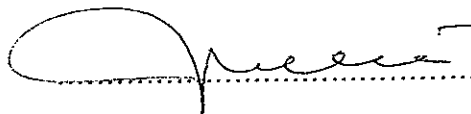
Presidente Claudio De Rose



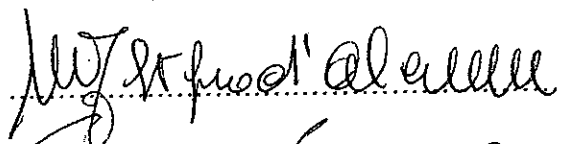
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Assente

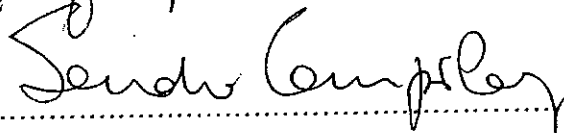
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)



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



Avv. Sandro Campilongo (Segretario)



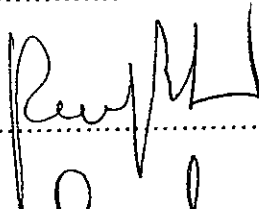
Prof. Saverio Altieri



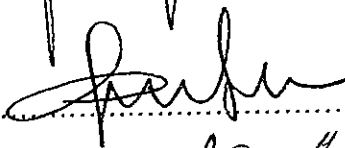
Prof. Vittorio Amadio



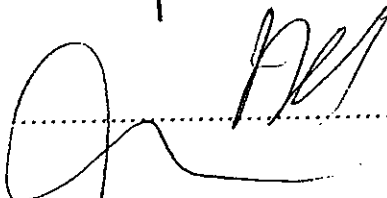
Dott. Renzo Baldoni



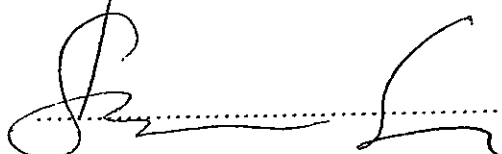
Prof. Gian Mario Baruchello



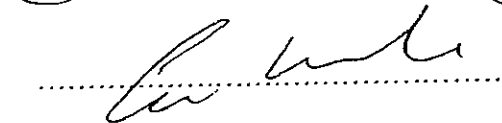
Dott. Gualtiero Bellomo



Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



Ing. Eugenio Bordonali

IL
VORI
co

Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

Prof. Ing. Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

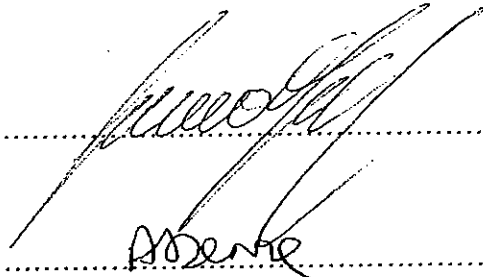
ASSENTE

ASSENTE

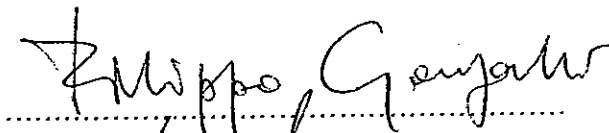
ASSENTE

ASSENTE

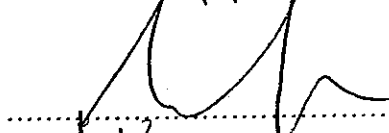
Ing. Graziano Falappa


Assente

Prof. Giuseppe Franco Ferrari


Assente

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini


Assente

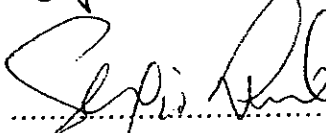
Prof. Antonio Grimaldi


Assente

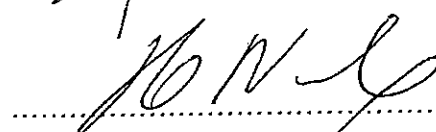
Ing. Despoina Karniadaki


Assente

Dott. Andrea Lazzari


Assente

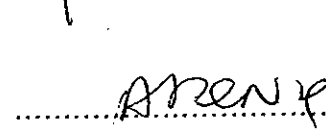
Arch. Sergio Lembo


Assente

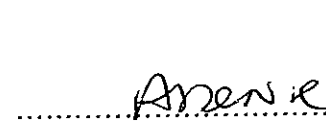
Arch. Salvatore Lo Nardo


Assente

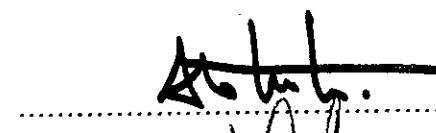
Arch. Bortolo Mainardi


Assente

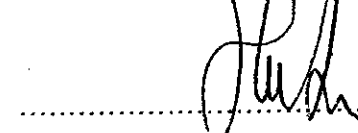
Prof. Mario Manassero


Assente

Avv. Michele Mauceri


Assente

Ing. Arturo Luca Montanelli


Assente

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Arch. Giuseppe Venturini

Ing. Roberto Viviani

Arenne

E. Papaleludi

Mauro Patti

Francesca Quercia

Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Sacco

Xavier Santiapichi

Franco Secchieri

Arenne

Arenne

Roberto Viviani

La presente copia fotostatica composta
di N° 7 (sette) fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 02/02/2009

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

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

UFFICIO REGIONALE
REGIONE DEL CAPO D'ORIENTE
Via ...
...
...

...
...