



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE



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

U.prot DVA - 2014 - 0029706 del 18/09/2014

Pratica N.

Ref. Mittente:

Consorzio per le Autostrade Sicilane
autostradesiciliane@posta-cas.it

Ministero dei beni e delle attività culturali e del
turismo
Direzione generale paesaggio, belle arti,
architettura
e arte contemporanee
Servizio IV paesaggio
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Regione Siciliana
Assessorato Territorio ed Ambiente
Servizio 2 VAS-VIA
assessorato.territorio@certmail.regione.sicilia.it

e p.c. Presidente della Commissione Tecnica
di Verifica dell'Imapto Ambientale VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it

**OGGETTO: [ID_VIP: 2599] - Verifica di ottemperanza alle prescrizioni lett. c)
nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 di cui al decreto di compatibilità ambientale n.
6912 del 21/01/2002 - Progetto esecutivo Autostrada A18 Siracusa -
Gela Tronco II Lotto 9 "Scicli" Lotto funzionale 10 + 11 "Irminio -
Ragusa".
DETERMINA DIRETTORIALE.**

Il Consorzio per le Autostrade Siciliane con nota prot. 18136 del 21/11/2013, assunta al prot. DVA-2013-0027565 del 28/11/2013, ha trasmesso la documentazione ai fini della verifica di ottemperanza alle prescrizioni lett. c) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 di cui al decreto di compatibilità ambientale DEC/VIA/6912 del 21/01/2002 per il progetto in oggetto indicato.

Successivamente con nota prot. 8855 del 29/05/2014, assunta al prot. DVA-2014-0019223 del 17/06/2014, ha provveduto ad integrare la documentazione presentata.

Ufficio Mittente: Sezione Opere Civili
Funziionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it-tel.0657225931
DVA-2VA-OC-04_2014-0153.DOC


Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040

e-mail: dva@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Acquisito il parere n. 1558 del 11/07/2014 espresso al riguardo dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, assunto al prot. DVA-2014-0023959 del 21/07/2014, che allegato al presente provvedimento ne costituisce parte integrante;

Preso atto che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nel citato parere ha ritenuto:

- ottemperate le prescrizioni lett. c) nn. 3 e 4;

- non ottemperata la prescrizione lett. c) n. 1 in quanto *“[...] dato il tempo intercorso tra il decreto di compatibilità ambientale e l'attuale procedimento di verifica di ottemperanza, nonché dalla data di identificazione dei recettori (in alcuni casi 2009), si reputa necessaria una verifica/aggiornamento dei recettori lungo l'intera tratta in analisi (Lotto 9 e Lotto 10+11)”*;
 - con riguardo all'inquinamento atmosferico ha valutato che *“[...] il Proponente non ha finora provveduto ad effettuare un monitoraggio della qualità dell'aria ante operam, ma ha utilizzato per il confronto tra i dati “attuali” ed i dati simulati i valori presenti nell'Annuario dei Dati Ambientali della Regione Sicilia del 2009 e, ad eccezione di alcuni riferimenti al “Rapporto annuale 2012 sulla qualità dell'aria nel Comune di Ragusa” redatto da ARPA Sicilia, non ha presentato valori di riferimento maggiormente aggiornati”; inoltre “[...] lo stato ante operam della qualità dell'aria non sia adeguatamente caratterizzato”; [...]non si è provveduto ad includere il PM 2.5 nel set di parametri da analizzare per le fasi di ante operam e post operam.*
 - con riguardo all'inquinamento acustico ha valutato che *“nella documentazione presentata, le modalità e le tempistiche di svolgimento delle campagne di monitoraggio acustico Ante Operam non vengono corredate da adeguata descrizione [...]; “[...] non vengono indicate le misure di mitigazione acustica a suo tempo preannunciate nel SIA e, conseguentemente, non viene effettuata puntuale verifica del dimensionamento delle opere a suo tempo proposte”*; inoltre che *“la documentazione presentata sul “rumore” sia piuttosto disomogenea per i diversi lotti, con monitoraggi dei quali non è evidente la rappresentatività/validità attuale”*;

- non ottemperata la prescrizione lett. c) n. 2 in quanto *“la prescrizione richiede particolare attenzione agli impatti correlati alla realizzazione di manufatti, ed in particolare i viadotti, mentre nella Relazione di Cantierizzazione vengono identificati unicamente impatti generali dovuti alla presenza di aree di cantiere e non vengono specificamente analizzati gli eventuali impatti correlati alla realizzazione dei singoli manufatti”*; inoltre che *“le misure di mitigazione proposte, seppur condivisibili, non sono definite a livello progettuale, ma vengono solo indicate come possibili soluzioni o buone pratiche [...]; “sulla stessa area della Riserva naturale insiste anche parte del SIC ITA080010 “Fondali foce del fiume Irmínio”, ad una distanza di circa 5 Km dall'area di cantiere”*; *“nel documento di cantierizzazione non vengono prese in considerazione le specificità del SIC e l'eventuale influenza del cantiere sullo stesso, ma vengono solo riassunte le caratteristiche della Riserva Naturale, senza peraltro identificare i possibili specifici impatti dovuti alla realizzazione del viadotto”*;

- non ottemperata la prescrizione lett. c) n. 5 in quanto *“la documentazione fornita presenta numerose incongruenze al suo interno e carenza nei dettagli progettuali [...]; “[...] non si ha notizia degli esiti di eventuali prove di laboratorio per la caratterizzazione chimico-fisica dei materiali di cui è previsto l’abbancamento nella cava e che, pertanto, non è attualmente possibile verificare il rispetto delle tabelle dell’allegato V parte IV D.Lgs. 152/06 ss.mm.ii.”; “[...] l’ipotesi di utilizzo della cava Truncafila, per quanto condivisibile sul piano degli obiettivi ambientali da conseguire, non sia ancora corredato dai necessari atti formali e dalle autorizzazioni degli Enti e Amministrazioni competenti sul territorio e che, pertanto, l’intero progetto di riutilizzo delle terre di sbancamento non possa ancora ritenersi certo e definitivo”;*
- non ottemperata la prescrizione lett. c) n. 6 in quanto *“nella documentazione presentata, per tutti i Lotti esaminati, il Proponente non esplicita mai il luogo di collocamento delle “vasche di sicurezza”, né l’eventuale scelta di “soluzioni ad elevata valenza paesaggistica e naturalistica. (fitodepurazione e lagunaggio in aree umide artificiali)”, come invece doveva essere valutato in base alla prescrizione”; “[...] anche a fronte delle notevoli variazioni delle precipitazioni riscontrate negli ultimi anni, sia necessario stabilire una collaborazione con gli Enti competenti sul territorio sulle problematiche idrauliche, al fine di una ottimale definizione dei parametri progettuali, delle metodiche di calcolo e dei principi di dimensionamento, e che ad oggi non risultano atti formali di verifica e/o approvazione del progetto da parte dei suddetti Enti”;*
- non ottemperata la prescrizione lett. c) n. 7 in quanto *“il progetto inquadra correttamente l’opera nel territorio, individuandone vegetazione reale e potenziale, e descrive le opere di mitigazione progettate (tipologici, schemi di impianto etc.) e le loro modalità di esecuzione, comprendendo i capitolati d’appalto e i computi, ma che il documento presentato sembra ancora in bozza e bisognoso di una revisione finale”;*

Sulla base degli esiti istruttori della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto Ambientale VIA/VAS riportati nel citato parere, si

DETERMINA

prescrizione lett. c) n. 1: non ottemperata;
 prescrizione lett. c) n. 2: non ottemperata;
 prescrizione lett. c) n. 3: ottemperata;
 prescrizione lett. c) n. 4: ottemperata;
 prescrizione lett. c) n. 5: non ottemperata;
 prescrizione lett. c) n. 6: non ottemperata;
 prescrizione lett. c) n. 7: non ottemperata.

Il Consorzio per le Autostrade Siciliane dovrà provvedere, entro 30 giorni, a trasmettere alla scrivente Amministrazione, la documentazione in riscontro alle prescrizioni non ottemperate sopra dette, ai fini del completamento della verifica di ottemperanza.

Quanto sopra si comunica al Consorzio per le Autostrade Siciliane ed alle Amministrazioni in indirizzo per i rispettivi seguiti di competenza.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla notifica dell'atto.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Mariano Grillo)



Allegato: parere CTVA n. 1558 del 11/07/2014 assunto al prot. DVA-2014-0023959 del 21/07/2014



*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 - 2014 - 0002575 del 17/07/2014

Publca N:

Ref. Mittente:



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

E.prot DVA - 2014 - 0023959 del 21/07/2014

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

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: I.D. VIP 2599 trasmissione parere n. 1558 CTVA del giorno 11 luglio 2014. Verifica di ottemperanza, n. 493 CTVA, - autostrada A18 Siracusa - Gela tronco II, lotto 9, "Scieli", lotti 10 + 11 "Irminio-Ragusa". DEC/VIA/6912, del 21/01/2002 prescrizioni lett. c) nn. 1,2,3,4,5,6 e 7 Proponente, Consorzio per le Autostrade Siciliane

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 11 luglio 2014.

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_2014-0190.DOC



U. Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
il Segretario della Commissione
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare



La presente copia fotostatica composta di N° 12 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 17-07-2014

[Handwritten signatures]

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

* * *

Parere n. 1558 dell'11 luglio 2014

Progetto:	Verifica di Ottemperanza Autostrada A18 Siracusa – Gela tronco II, lotto 9, “Scicli”, lotti 10+11 “Irminio – Ragusa”. DEC VIA 6912 del 21.01.2002 prescrizioni lettera c) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7
Proponente:	Consorzio per le Autostrade Siciliane

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

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

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

VISTA la nota DVA/2013/28748 del 10.12.2013 con cui la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) la verifica di ottemperanza alla prescrizione c) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 del Decreto di Compatibilità Ambientale DEC - VIA n. 6912 del 21.01.2002 relativo al "A18 Autostrada Siracusa – Gela" presentato dalla Società Consorzio per le Autostrade Siciliane (di seguito Proponente);

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

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 Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

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

VISTA e CONSIDERATA la documentazione trasmessa dal Proponente con nota prot. Consorzio per le Autostrade Siciliane -18136 del 21.11.2013 alla Direzione, e successivamente inoltrata dalla Direzione alla Commissione con nota prot. DVA/28784 del 10.12.2013;

PRESO ATTO che con Decreto VIA DEC - VIA n. 6912 del 21.01.2002 è stato espresso " **giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo ai lotti II e III dell'autostrada Siracusa - Gela, da Rosolini a Gela est da realizzarsi nei Comuni di Rosolini, Noto, Ispica, Modica Scicli, Ragusa, S. Croce Camerina, Comiso, Vittoria, Acate e Gela nelle provincie di Siracusa, Ragusa e Caltanissetta, presentato dal Consorzio per le Autostrade Siciliane a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) L'opera è da considerarsi compatibile come da progetto pubblicato all'atto della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale come integrato e modificato dalle varianti progettuali pubblicate dal proponente in data 18.04.2001. In particolare, il progetto esecutivo dovrà recepire le seguenti varianti elaborate e presentate nel gennaio 2001 (rif. All. 0, Elenco elaborati, Studio di Impatto Ambientale Parte Terza – Varianti, gennaio 2001):
 - Variante altimetrica del lotto n. 8 tra le prog. Di progetto 51+633,30 e 56+863,16;

- Variante altimetrica "Scicli" ai lotti n. 9 e 10 tra le progressive di progetto 69+100,68 e 73+721,68 (planimetria come da elab. A18-p/10-g01v, profilo come da elab. A18-9/10-h01v).
 - Variante plano-altimetrica "Irminio" ai lotti n. 10 e 11 tra le progressive di progetto 74+500 e 84+364,98
 - Variante altimetrica al lotto n. 12 tra le progressive di progetto 84+836,79 e 91+283,10
 - Variante plano-altimetrica "Dirillo" ai lotti n. 15 e 16 tra le progressive di progetto 120+680,18 e 129+548,33
- b) Per quanto riguarda l'interferenza con la Riserva Naturale Orientata del Pino d'Aleppo, il progetto esecutivo dovrà recepire la soluzione modificata come definita nell'elab. A18-13-a0v presentato nel luglio 2001, con lo spostamento a nord del tracciato della cabina elettrica a servizio della galleria Giumente; in ogni caso, preventivamente alla redazione del progetto esecutivo occorre ottenere il parere del Consiglio Regionale Protezione Patrimonio Naturale in relazione alla limitata interferenza residua con il perimetro della zona B (preriserva) della Riserva Naturale;
- c) In sede di progettazione esecutiva il proponente dovrà predisporre un più articolare e documentato quadro analitico previsionale per quanto riguarda i seguenti profili ambientali:
1. inquinamento atmosferico ed acustico: dovranno essere prodotte adeguate simulazioni relative alla ricaduta di inquinanti atmosferici ed ai livelli di pressione sonora derivanti dall'esercizio della nuova infrastruttura lungo tutto il tracciato; il dimensionamento delle opere di mitigazione dell'impatto acustico di cui allo studio di impatto ambientale pubblicato ed alle relative integrazioni è da considerarsi preliminare, e dovrà essere puntualmente verificato mediante l'impiego di adeguati algoritmi di calcolo;
 2. fasi di cantierizzazione; dovrà essere predisposto un piano di cantierizzazione che evidenzii i potenziali impatti determinati dalla costruzione dei manufatti (con particolare riferimento alla realizzazione dei viadotti) e le relative misure di mitigazione necessarie ad evitare danni al sistema delle "cave", dei corsi d'acqua (polveri, inquinamenti delle acque, danni alla vegetazione, ecc.) e delle riserve naturali "Pino d'Aleppo, e "Macchia Foresta del Fiume Irminio"
 3. dovrà essere predisposto uno studio geologico più dettagliato con particolare riferimento alla valutazione delle caratteristiche fisico-meccaniche dei terreni;
 4. anche se è condivisibile l'affermazione che la zona è nel complesso geomorfologicamente stabile, è necessaria una valutazione di maggiore dettaglio sulle refluenze che la realizzazione delle singole opere, soprattutto viadotti, gallerie artificiali e trincee profonde possono avere alla stabilità locale dei singoli siti;
 5. dovrà essere predisposta una progettazione di dettaglio dei siti di discarica che ne evidenzii lo stato attuale, lo stato di progetto e le misure di inserimento e ricostruzione ambientale che verranno adottate;
 6. dovrà essere verificato il calcolo della rete di collettamento e delle vasche di sicurezza idraulica sulla base di una metodologia strettamente quantitativa. In particolare, il dimensionamento dei presidi idraulici dovrà essere condotto considerando il progetto idraulico dei drenaggi di piattaforma, la pluviometria dell'area (coerentemente ai criteri di funzionamento di tali presidi e ai tempi di gestione dell'emergenza) e l'incidentalità attesa (riferendosi all'evento di sversamento accidentale di inquinante). Si suggerisce di assumere uno standard di sicurezza ambientale tale da controllare eventi di sversamento e precipitazione concomitanti caratterizzati da tempo di ritorno dell'evento combinato pari a 40 anni. Ove possibile, ed in relazione alle specifiche caratteristiche dei siti destinati ad ospitare le vasche di sicurezza, dovranno essere preferite soluzioni ad elevata valenza paesaggistica e naturalistica. (fitodepurazione e lagunaggio in aree umide artificiali);
 7. dovrà infine essere predisposto un articolato ed approfondito progetto di inserimento ambientale e di mitigazione ambientale e paesaggistica, che traduca i criteri generali di inserimento presentati nei documenti di progetto e nello studio di impatto ambientale in progetti esecutivi comprensivi di capitolati d'appalto e computo delle risorse necessarie;

- d) *Prima dell'avvio dei lavori il proponente dovrà presentare al Ministero dell'Ambiente e alla Regione Sicilia gli elaborati di progetto esecutivo e gli elaborati di cui ai precedenti numeri da 1) a 7) per la verifica di ottemperanza;*
- e) *Considerata inoltre la sensibilità e la rilevanza ambientale del territorio interessato dal tracciato autostradale, i potenziali fattori di criticità determinati dalla realizzazione del progetto, nonché il modesto livello di progettazione degli interventi ed in particolare delle opere di mitigazione e delle soluzioni di inserimento ambientale, si ritiene inoltre opportuno proporre l'istituzione di uno specifico osservatorio (nel quale siano rappresentati il Ministero dell'Ambiente e i competenti uffici della Regione Siciliana) che possa seguire lo sviluppo del progetto esecutivo, garantendo una continua verifica dell'adeguatezza delle soluzioni progettate;*
- f) *Dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Sicilia e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse.*

PRESO ATTO che con nota prot. DVA/19774/2006 del 24.07.2006 la Direzione comunica che "... *In conclusione, si ritiene che il progetto definitivo del tratto stradale in oggetto, presentato a questo Ministero in data 03/04/2006, abbia allo stato ottemperato a quanto richiesto nella prescrizione di cui al punto a) del DEC/VIA/2003/701 del 17.11.2003, emanato dal Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali. Sono fatte, ovviamente, salve le ulteriori verifiche da attuarsi durante la fase di progettazione esecutiva e di esercizio concernenti le prescrizioni di cui ai punti b), c) e d) del citato decreto. [... omissis ...]*";

VISTI gli esiti della riunione tenutasi con il Proponente in data 20.02.2014;

VISTA e CONSIDERATA la documentazione integrativa volontaria trasmessa dal Proponente con nota prot. Consorzio per le Autostrade Siciliane - 8855 del 25.05.2014 alla Direzione, e successivamente inoltrata dalla Direzione alla Commissione con nota prot. DVA/19924 del 20.06.2014;

Oggetto e definizione della Verifica di Ottemperanza

Con DEC/VIA/6912 del 21.01.2002 è stato espresso "giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo ai lotti II e III dell'autostrada Siracusa-Gela, da Rosolini a Gela est da realizzarsi nei Comuni di Rosolini, Noto, Ispica, Modica Scicli, Ragusa, S.Croce Camerina, Comiso, Vittoria, Acate e Gela nelle provincie di Siracusa, Ragusa e Caltanissetta, presentato dal Consorzio per le Autostrade Siciliane" a condizione che si ottemperino le prescrizioni indicate nel Decreto.

Oggetto della presente verifica di ottemperanza sono **le prescrizioni di cui alla lettera c) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 del DEC/VIA/6912, così come richiesto nella nota della Direzione prot. DVA/28748 del 10.12.2013, relativamente al tronco II Lotto 9 "Scicli" e al lotto funzionale 10+11 "Irminio-Ragusa".**

Le prescrizioni di cui alle lettere a), b), e), f), g), non sono oggetto della presente verifica di ottemperanza e pertanto non saranno verificate in questa sede.

In generale il territorio oggetto di studio è scarsamente urbanizzato, nelle aree limitrofe al futuro tracciato sono presenti piccoli gruppi di case e alcuni edifici isolati, alcuni dei quali sono pertinenze agricole ed altri ad uso residenziale.

Identificazione dei Lotti

Lotto 9

Il lotto ricade nel territorio dei comuni di Modica per circa 1.1 km e di Scicli per i restanti 10.11 km. Il Lotto 9 "Scicli" è compreso tra le progressive generali km 61+434.15 e km 72+644.85 per una lunghezza totale di 11210.70 m. Il tracciato in questo tratto comprende ampi tratti in rilevato ed in trincea, un viadotto a grandi

luci, una galleria artificiale, numerosi scatolari, ponti e cavalcavia che permettono di risolvere l'interferenza fra il corpo autostradale ed una diffusa rete viaria prevalentemente locale.

Ad integrazione delle aree di servizio previste nel Progetto Definitivo approvato è stata inserita, tra le progr. Km 69+194 e Km 69+524, sul lato sud dell'autostrada, l'area di sosta "Timpa Rossa", destinata ad ospitare, in apposite zone attrezzate, sia autovetture che autotreni. La sua vicinanza all'imbocco della galleria Scicli la rende strategica per l'utilizzo da parte dei mezzi di soccorso (eventualmente elicottero) in caso di incidente in galleria.

La galleria artificiale "Scicli" è stata introdotta in sede V.I.A. in sostituzione ad un tratto in sede naturale e viadotto perché il tratto autostradale ricadente nel territorio di Scicli, immediatamente a valle del centro abitato, appariva gravemente penalizzante per la pianificazione dello sviluppo urbano, tanto da rendere doverosa la ricerca di una alternativa più consona alle aspettative dei pianificatori comunali.

La variante introdotta in sede di V.I.A. interessa una fascia di territorio situato a valle di Scicli con il passaggio al limite della zona urbana in galleria artificiale a doppio fornice, mentre l'attraversamento di Cava Modica verrà effettuato mediante un viadotto di grandi luci (90 m) con pile di appoggio aventi altezza minima possibile e pari - al massimo - a 45 m fuori terra.

L'introduzione della galleria artificiale ha imposto lo spostamento dello svincolo sul versante opposto della Cava Modica, oltre l'omonimo viadotto. Allo scopo di rendere funzionale il lotto, il suo termine - inizialmente previsto al Km 71+300 - è stato spostato oltre lo svincolo al Km 72+ 644.85.

Le opere principali del lotto sono:

- galleria artificiale Scicli, lunga 1435 m sottopassante tutta l'area subito a Sud dell'abitato di Scicli;
- viadotto a due luci con impalcato in acciaio da 40 m per l'attraversamento del quadrivio tra le S.P. 41 e S.P. 122;
- viadotto sulla cava Modica costituito da tre luci da 90 m e contrappesi laterali sulle spalle (m. 22.5 x 2) per una lunghezza totale di 316 m.;
- viadotto di scavalco della S.P. 39 costituito da cinque campate in acciaio di cui tre di 31 m di luce e due di m. 26.50 per una lunghezza totale di m 176.



Lotto 10

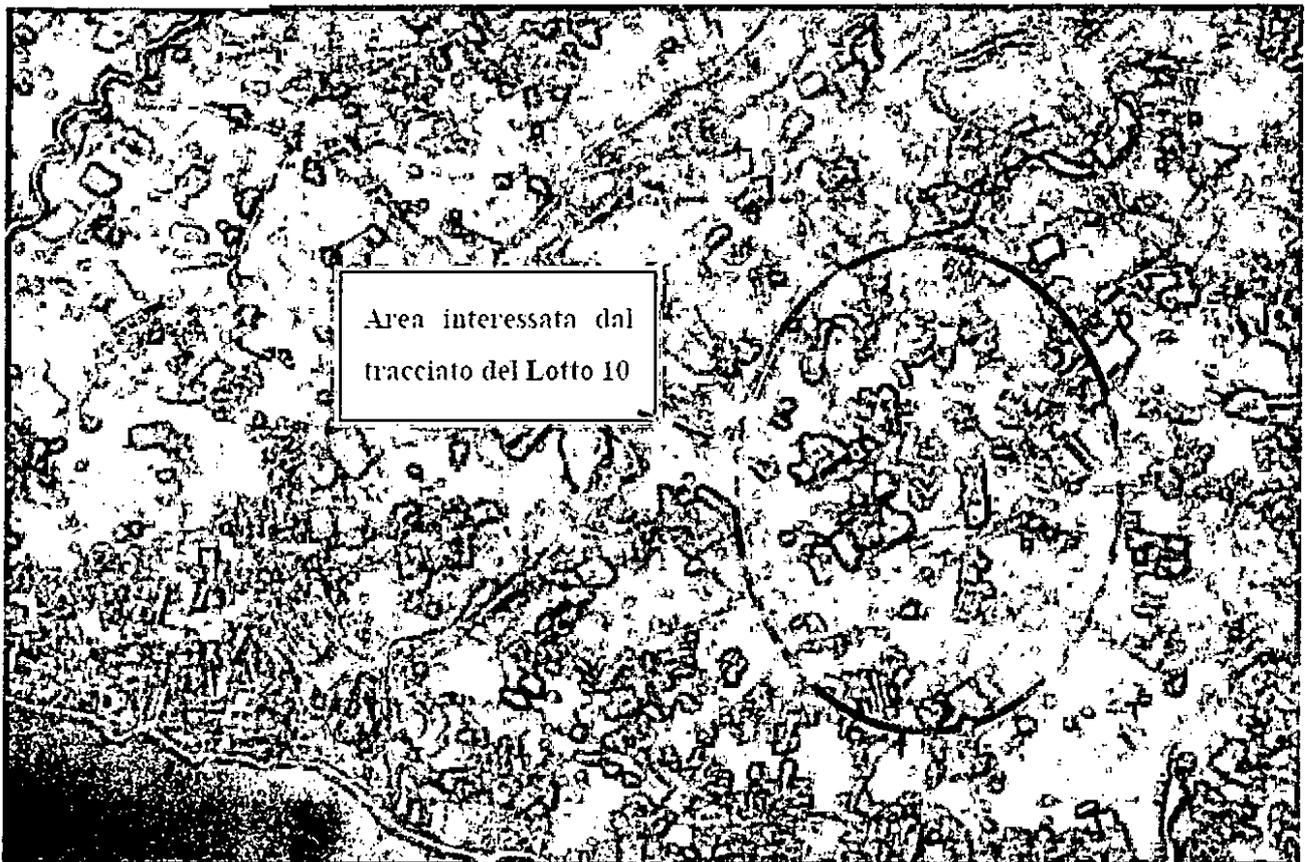
Il lotto ricade interamente nella provincia di Ragusa ed interessa il territorio del Comune di Scicli; inizia immediatamente dopo lo svincolo di Scicli previsto nel Lotto 9 ed è compreso tra le progressive generali Km 72+635.41 e Km 77+715.01 per una lunghezza complessiva di 5079.60 m.

Lungo il tracciato si sviluppano numerose opere di rilievo tra cui in ordine da Siracusa verso Gela:

- Galleria naturale “Truncafila”, per una lunghezza di 861.00 m;
- Galleria artificiale “Cottonari”, per una lunghezza di 398.00 m;
- Il viadotto “Irminio”, per una lunghezza di 280.10 m;

Nel complesso i 5079.60 m complessivi del Lotto 10 si sviluppano per circa il 25% in galleria, mentre per circa 75% è a cielo aperto, principalmente in trincea.

Esiste un unico tratto in cui l'altimetria del territorio vincola lo sviluppo dell'autostrada in un rilevato importante per una lunghezza di circa 588 m, in corrispondenza del cosiddetto rilevato “Cottonari”.



Lotto 11

Il lotto ricade interamente nella provincia di Ragusa ed interessa il territorio del Comune di Ragusa, compreso tra le progressive generali Km 77+715.01 e Km 84+677.61, per una lunghezza totale di 6962.60 m.

Lungo il tracciato si sviluppano numerose opere di rilievo che consentono un inserimento organico dell'infrastruttura nel territorio. Tra queste sono da ricordare, in ordine da Siracusa verso Gela:

- Galleria “Caddame”, per una lunghezza di 2119.00 m;

- Galleria "Occhipinti", per una lunghezza di 2019.20 m;
- Viadotto "Pulce", per una lunghezza di circa 70.0 m;
- Galleria artificiale "Camemi", per una lunghezza di 126.0 m.

Nel complesso i 6962.60 m complessivi del Lotto 11 si sviluppano per circa il 61% in galleria, mentre per circa il 39% è a cielo aperto.

È importante notare che per l'allacciamento alla S.P. 25, non essendo previsto nel Lotto 11 lo svincolo di Ragusa inserito invece nel successivo Lotto 12, si è previsto in questa fase la realizzazione di due rampe, da considerarsi a tutti gli effetti provvisorie, per il collegamento dell'Autostrada alla viabilità ordinaria. Queste rampe si sviluppano sul sedime di quello che sarà il casello di esazione pedaggio di Ragusa, e quindi senza oneri aggiuntivi per l'Ente Concessionario.



Analisi della documentazione presentata e stato dell'ottemperanza

4
reel

c) *In sede di progettazione esecutiva il proponente dovrà predisporre un più articolare e documentato quadro analitico previsionale per quanto riguarda i seguenti profili ambientali:*

1. *inquinamento atmosferico ed acustico: dovranno essere prodotte adeguate simulazioni relative alla ricaduta di inquinanti atmosferici ed ai livelli di pressione sonora derivanti dall'esercizio della nuova infrastruttura lungo tutto il tracciato; il dimensionamento delle opere di mitigazione dell'impatto acustico di cui allo studio di impatto ambientale pubblicato ed alle relative integrazioni è da considerarsi preliminare, e dovrà essere puntualmente verificato mediante l'impiego di adeguati algoritmi di calcolo*

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto ad individuare tra il 2009 ed il 2011 i ricettori potenzialmente impattati, distinguendo tra di essi gli edifici per cui è previsto l'esproprio. I ricettori sono stati scelti, di norma, all'interno della fascia di pertinenza di 250 metri a partire dal confine stradale (stabilita dal DPR 30/03/2004 sul rumore stradale) ma anche all'esterno di tale fascia, se ritenuti particolarmente significativi, e costituiscono un insieme comune utilizzato sia per lo studio atmosferico che per lo studio acustico;

CONSIDERATO che sono stati individuati:

- 84 ricettori puntuali identificativi di gruppi di case o case isolate, edifici abitativi, potenzialmente più esposti all'inquinamento atmosferico per il Lotto 9;
- 63 ricettori puntuali per il Lotto 10;
- 80 ricettori puntuali per il Lotto 11;

CONSIDERATO che il Proponente ai fini di verificare la previsione di Traffico Medio Giornaliero stimata nel 2001 ha provveduto ad analizzare lo scenario di previsione di domanda dell'opera, fondando tale studio sulla caratterizzazione socio - economico - demografica dell'area:

- ipotizzando che il traffico lungo la direttrice Siracusa – Gela sia assimilabile a quello dell'asse esistente Messina – Catania;
- utilizzando i dati rilevati durante le campagne di indagine svolte nel 1980 e nel 1995 e le serie storiche dei dati autostradali 1990/1997;
- utilizzando i tassi registrati da AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori) tra il 2000 ed il 2012;
- utilizzando il prodotto tra i dati demografici ed il tasso di motorizzazione registrati negli ultimi anni (2012 – 2013);

CONSIDERATO che, sia per le simulazioni sull'inquinamento atmosferico che per le analisi sulla componente rumore, il traffico giornaliero medio (TGM) nella configurazione operativa *post operam* è stato stimato al 2020 in un range di 16.000 – 19.000 veicoli/giorno, nel dettaglio il dato utilizzato è stato di 18.338 veicoli;

VALUTATO, tuttavia, che dato il tempo intercorso tra il decreto di compatibilità ambientale e l'attuale procedimento di verifica di ottemperanza, nonché dalla data di identificazione dei ricettori (in alcuni casi 2009), si reputa necessaria una verifica/aggiornamento dei ricettori lungo l'intera tratta in analisi (Lotto 9 e Lotto 10+11);

Inquinamento atmosferico

PRESO ATTO che :

- è stata realizzata una relazione di inquinamento atmosferico specifica per ciascuno dei lotti in analisi, strutturata in due parti, dove nella prima parte si descrive e valuta la qualità dell'aria presente nella situazione *ante operam*, mentre nella seconda si stima l'impatto prodotto dal futuro traffico veicolare, calcolando i valori della concentrazione dei principali inquinanti attraverso un modello di simulazione previsionale, confrontando poi tali valori con i limiti definiti dalla normativa vigente;
- nello studio sono stati indagati i seguenti inquinanti: CO, NO₂, PM₁₀;
- per la stima dei valori di concentrazione degli inquinanti prodotti da sorgente lineare (traffico stradale) è stato utilizzato il modello dispersivo previsionale AERMOD View vers. 7.6.1;
- nella classificazione del territorio ai fini del mantenimento e risanamento della qualità dell'aria, la Provincia di Ragusa è composta di zone di mantenimento e da un'unica zona di risanamento (legata alla presenza del cementificio di Pozzallo);

PRESO ATTO che, alla luce di quanto sopra, il Proponente stima che "... i valori di fondo per le concentrazioni di inquinanti siano tutti entro i limiti normativi e comunque minori di quelli trovati per le

zone urbanizzate ... Ad ogni modo per seguire un approccio di tipo conservativo sono stati adottati come valori di fondo per i diversi inquinanti, i valori medi ...”

CO (mg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)
1.0	25.0	30.0

e che i valori calcolati per i tre inquinanti considerati sono stati confrontati con i limiti normativi di riferimento.

CONSIDERATO inoltre che:

Lotto 9

- il valore massimo stimato per il PM₁₀ supera di poco i 34 µg/m³ (media giornaliera) pur partendo da un fondo di 30 µg/m³;
- per la CO si hanno invece valori minori di 1.5 mg/m³, inferiore ai limiti di legge;
- per il parametro NO₂ viene evidenziata una maggiore criticità, con valori maggiori nei recettori posti in vicinanza del tracciato, senza che però siano stati osservati dei superamenti del valore limite. Il valore massimo è stimato in 108.86 µg/m³ come valore medio orario e in 33.27 µg/m³ come valore medio annuo.

Lotto 10

- il valore massimo stimato per il PM₁₀ supera di poco i 35 µg/m³ (media giornaliera) pur partendo da un fondo di 30 µg/m³;
- per la CO si hanno invece valori inferiori a 1.8 mg/m³, inferiore ai limiti di legge;
- per il parametro NO₂ viene evidenziata una maggiore criticità, con valori alquanto alti nei recettori posti in vicinanza del tracciato, senza che però siano stati osservati dei superamenti del valore limite. Il valore massimo è stimato in 108.4 µg/m³ come valore medio orario e in 33.5 µg/m³ come valore medio annuo.

Lotto 11

- il valore massimo stimato per il PM₁₀ supera di poco i 36 µg/m³ (media giornaliera) pur partendo da un fondo di 30 µg/m³;
- per la CO si hanno invece valori inferiori a 2.1 mg/m³, inferiore ai limiti di legge;
- per il parametro NO₂ viene evidenziata una maggiore criticità, con valori maggiori nei recettori posti in vicinanza del tracciato, senza che però siano stati osservati dei superamenti del valore limite. Il valore massimo è stimato in 114.8 µg/m³ come valore medio orario e in 36.5 µg/m³ come valore medio annuo.

VALUTATO che per tutti e tre i lotti in analisi (9, 10, 11) sui ricettori puntuali analizzati, con riferimento allo stato di esercizio dell'opera ed alle analisi svolte per gli inquinanti CO, NO₂, PM₁₀, è possibile asserire che:

- in merito alle condizioni di esposizione cronica, i valori di concentrazione ottenuti sono al di sotto dei limiti di immissione previsti dalla normativa;
- in riferimento alle condizioni di esposizione acuta, la realizzazione dell'opera in progetto comporta aumenti generalizzati dei livelli di concentrazione, di esigua entità per il PM₁₀ e più consistenti per l'NO₂, ma in ambedue i casi inferiori ai limiti vigenti e conformi alla normativa di settore;
- in riferimento al parametro CO non si rileva alcuna criticità.

VALUTATO altresì che il Proponente non ha finora provveduto ad effettuare un monitoraggio della qualità dell'aria *ante operam*, ma ha utilizzato per il confronto tra i dati "attuali" ed i dati simulati i valori presenti nell'Annuario dei Dati Ambientali della Regione Sicilia del 2009 e, ad eccezione di alcuni riferimenti al "Rapporto annuale 2012 sulla qualità dell'aria nel Comune di Ragusa" redatto da ARPA Sicilia, non ha presentato valori di riferimento maggiormente aggiornati;

PRESO ATTO che gli stessi dati del 2009 sono stati utilizzati per la definizione dei valori di fondo (background) da utilizzare nelle simulazioni da effettuare con il modello dispersivo AERMOD VIEW;

PRESO ATTO che la rete di centraline utilizzata per l'Annuario dei Dati Regionale **non possiede centraline nell'intera provincia di Ragusa** (a meno di installazioni più recenti delle quali però non esiste alcuna segnalazione/riferimento nella documentazione pervenuta) e che, pertanto, sono stati utilizzati i dati relativi ai territori più prossimi all'area di studio, ovvero Gela e Siracusa;

VALUTATO, pertanto, che lo stato *ante operam* della qualità dell'aria **non sia adeguatamente caratterizzato**;

VALUTATO, infine, che **non** si è provveduto ad includere il PM 2.5 nel set di parametri da analizzare per le fasi di *ante operam* e *post operam*;

Inquinamento acustico

PRESO ATTO che è stato realizzato uno studio acustico specifico per ciascuno dei lotti in analisi in cui, nella prima parte, vengono descritti e valutati i livelli di pressione sonora presenti *ante operam*, derivati dalle campagne di monitoraggio eseguite, mentre nella seconda viene stimato l'impatto acustico prodotto dal futuro traffico veicolare, attraverso un modello di simulazione previsionale;

CONSIDERATO che, in merito al monitoraggio *ante operam*, è stata eseguita una campagna di monitoraggio per ogni lotto in analisi, ed in particolare:

- per il Lotto 9 è stata eseguita su 8 punti di misura l'8 ed il 9 luglio 2009;
- per il Lotto 10 su 5 punti di misura il 13 ottobre 2011;
- per il Lotto 11 su 10 punti di misura il 13 ed il 14 ottobre 2011;

in corrispondenza dei quali sono stati contestualmente monitorati i flussi di traffico, da cui è emerso che i valori maggiori si verificano nei punti di monitoraggio posti in corrispondenza degli attraversamenti delle principali infrastrutture stradali esistenti, restituendo valori massimi pari rispettivamente a 60 dB(A) per il lotto 9, 67.5 dB(A) per il lotto 10 e 71.2 dB(A) per il lotto 11, mentre i valori registrati per aree non direttamente esposte al traffico sono inferiori (<55 dB(A) per il lotto 9, <56 dB(A) per il lotto 10 e <61 dB(A) per il lotto 11);

PRESO ATTO che :

- per la caratterizzazione delle sorgenti sonore sono stati inseriti nel modello i flussi di traffico stimati all'anno 2020 per la fase di esercizio dell'autostrada (pari a un TGM medio di 18338 veicoli). La suddivisione dei volumi di traffico tra periodo diurno e periodo notturno e la ripartizione del traffico tra pesante e leggero sono stati calcolati con riferimento ai dati rilevati in corrispondenza della barriera autostradale di Catania;
- non sono stati considerati come ricettori gli edifici di cui è previsto l'esproprio e la successiva demolizione;
- non è stato considerato il valore di fondo del rumore ambientale;

PRESO ATTO che al momento dell'esecuzione del monitoraggio acustico i comuni interessati dall'infrastruttura in progetto erano privi del piano di zonizzazione acustica;

VALUTATO che, nella documentazione presentata, le modalità e le tempistiche di svolgimento delle campagne di monitoraggio acustico Ante Operam **non vengono corredate da adeguata descrizione** (ad es. condizioni atmosferiche contestuali, durata delle misurazioni, distanza dall'infrastruttura etc.).

VALUTATO che, nella documentazione presentata, **non vengono indicate le misure di mitigazione acustica** a suo tempo preannunciate nel SIA e, conseguentemente, non viene effettuata puntuale verifica del dimensionamento delle opere a suo tempo proposte;

Lotto 9

CONSIDERATO che dalle simulazioni effettuate emerge che alcuni ricettori (cod R_04-L9, R_33-L9 e R_50-L9) sono soggetti a livelli di pressione sonora superiori ai limiti normativi vigenti sia per il periodo diurno che notturno;

CONSIDERATO che a seguito di tali esiti il Proponente ha predisposto dispositivi di mitigazione sonora, ovvero barriere antirumore in legno duro;

Tab. 8.1 – Interventi di mitigazione: Barriere acustiche previste

INTERVENTO	Ubicazione	Ciglio	H	L (m)	Tipologia
1	da 0+949.255 a 1+074.927	sud	4	150	su ciglio autostrada in rilevato
	da 1+074.927 a 1+261.882	sud	4	200	su terreno in piano
2	da 5+824.361 a 6+053.164	nord	4	250	su terreno in piano
3	da 7+574.677 a 7+ 660.240	nord	4	100	su muro di sostegno

CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto a controllare l'efficacia delle mitigazioni adottate attraverso nuove simulazioni, in presenza delle suddette barriere acustiche, e che tali simulazioni presentano valori inferiori ai limiti della normativa vigente per tutto il Lotto 9;

Lotto 10 e Lotto 11

CONSIDERATO che dalle simulazioni effettuate per entrambi i Lotti emerge che nessun ricettore risulta soggetto a livelli di emissione sonora superiori ai limiti normativi vigenti sia per il periodo diurno che notturno;

CONSIDERATO che, a seguito degli esiti delle simulazioni, il Proponente per entrambi i Lotti non ritiene "... necessario prevedere alcun dispositivo di mitigazione sonora né sulla sorgente né sui ricettori, a conferma di quanto previsto dallo studio di impatto ambientale approvato ...";

Tutto ciò premesso, **VALUTATO** che la documentazione presentata sul "rumore" sia piuttosto disomogenea per i diversi lotti, con monitoraggi dei quali **non è evidente la rappresentatività/validità attuale**;

La prescrizione c) 1. risulta pertanto **NON OTTEMPERATA** sia per la componente atmosfera che per la componente rumore

2. fasi di cantierizzazione: dovrà essere predisposto un piano di cantierizzazione che evidenzi i potenziali impatti determinati dalla costruzione dei manufatti (con particolare riferimento alla realizzazione dei viadotti) e le relative misure di mitigazione necessarie ad evitare danni al sistema delle "cave", dei corsi d'acqua (polveri, inquinamenti delle acque, danni alla vegetazione, ecc.) e delle riserve naturali "Pino d'Aleppo, e "Macchia Foresta del Fiume Irminio"

PRESO ATTO che nel Lotto 9, che si caratterizza per la presenza della ferrovia e della Cava Modica, sono previsti i seguenti cantieri:

- C.1 cantiere operativo in destra cava Modica (per l'esecuzione dell'omonimo viadotto e di tutte le opere sul lato destro di cava Modica) completo di centrale CLS, ubicato entro il sedime del futuro svincolo di Scicli;
- C.2 cantiere operativo in prossimità della linea ferroviaria, sul lato Gela, per la costruzione della galleria, anch'esso munito di centrale CLS che, a sottopasso FS agibile, fornirà il calcestruzzo anche per tutte le altre opere ad est della linea FS. Il cantiere C.2 è ubicato sul lato ovest della linea F.S. Siracusa - Xirbi, in terreni privati, a sud dell'autostrada;
- un mini cantiere operativo per la realizzazione del viadotto in acciaio a due luci (opera n. 16), dipendente dalla centrale CLS del cantiere C. 2;

- il cantiere logistico.

CONSIDERATO che per il Lotto 9 il Proponente ha accertato la necessità di utilizzare come percorso principale per la mobilità dei mezzi di cantiere il sedime autostradale, poiché le strade locali intersecano il tracciato in modo trasversale, configurandosi come elemento condizionante la mobilità dei mezzi;

PRESO ATTO che nei Lotti 10 e 11 sono previsti i seguenti cantieri:

- C.1 cantiere operativo ubicato in prossimità della galleria artificiale “Cottonari” (per la realizzazione della galleria Caddame versante Siracusa, del viadotto sul fiume Irminio, della galleria artificiale Cottonari, della galleria Truncafila e delle opere minori e delle tratte in sede naturale tra inizio Lotto e galleria Cottonari);
- C.2 cantiere operativo principale al servizio di 4 imbocchi di galleria: Occhipinti lato Siracusa e Caddame lato Gela, in cui è prevista l’installazione di un impianto di betonaggio;
- C.3 cantiere operativo ubicato in prossimità dell’imbocco della galleria Occhipinti lato Gela (per la realizzazione della galleria stessa, del getto dell’arco rovescio e delle opere minori nel tratto tra l’imbocco lato Gela a le fine del Lotto 11, ove è ubicato il cantiere logistico) in cui è prevista l’installazione di un impianto di betonaggio;
- cantiere logistico, previsto a servizio di circa 150 persone in corrispondenza delle future rampe temporanee di accesso e uscita dell’Autostrada in corrispondenza della SP25, dove nel Lotto 12 sarà collocata la stazione di esazione pedaggio di Ragusa;

PRESO ATTO che le componenti ambientali considerate quali potenzialmente impattate dalla fase di cantiere (sia lineare che temporaneo) sono:

- vegetazione e fauna;
- idrologia e idrogeologia;
- rumore;
- atmosfera/qualità dell’aria;

CONSIDERATO che, in merito alle componenti aria e rumore, sono stati identificati 137 ricettori (84 corrispondenti anche alla fase di esercizio) per il Lotto 9, e 207 ricettori complessivi per i Lotti 10 e 11 (di cui 57 utilizzati anche per la fase di esercizio del Lotto 10, 80 per la fase di esercizio del Lotto 11 e 72 utilizzati unicamente per la fase di cantiere);

CONSIDERATO che, per quanto riguarda le simulazioni di impatto delle componenti atmosfera e rumore, sono stati considerati gli scenari indotti ritenuti più sfavorevoli in termini di lavorazioni e di movimentazione dei materiali;

PRESO ATTO che per l’aspetto atmosfera lo studio ha considerato la componente PM₁₀ e la componente PM 2.5;

VALUTATO che la prescrizione richiede particolare attenzione agli impatti correlati alla realizzazione di manufatti, ed in particolare i viadotti, mentre nella Relazione di Cantierizzazione vengono identificati unicamente impatti generali dovuti alla presenza di aree di cantiere e non vengono specificamente analizzati gli eventuali impatti correlati alla realizzazione dei singoli manufatti;

VALUTATO che le misure di mitigazione proposte, seppur condivisibili, non sono definite a livello progettuale, ma vengono solo indicate come possibili soluzioni o buone pratiche (si citano, ad esempio, un impianto di trattamento di disoleazione e decantazione per le acque di lavorazione, senza ulteriori dettagli);

CONSIDERATO che nella documentazione presentata non sono presenti analisi e proposte di mitigazione per la risoluzione di eventuali interferenze/danni al sistema delle cave;

CONSIDERATO che, in merito al recupero futuro delle aree di cantiere, non sembra ancora essere stata effettuata una scelta definitiva, dato che all'interno della documentazione presentata sono descritte diverse ipotesi di sistemazioni, in particolare per il cantiere logistico;

VALUTATO, quindi, che la documentazione presentata non si possa ancora considerare "matura" in tutte le sue parti con lo stesso grado di omogeneità;

VERIFICATO, poi, che la Riserva Naturale "Pino d'Aleppo" non interessa i tre Lotti in esame, mentre la Riserva naturale "Macchia Foresta del Fiume Irminio", seppur indirettamente, interessa i Lotti 10-11, e in particolare le fasi di costruzione del viadotto sul Fiume Irminio;

CONSIDERATO che sulla stessa area della Riserva naturale insiste anche parte del SIC ITA080010 "Fondali foce del fiume Irminio", ad una distanza di circa 5 Km dall'area di cantiere;

VALUTATO che nel documento di cantierizzazione non vengono prese in considerazione le specificità del SIC e l'eventuale influenza del cantiere sullo stesso, ma vengono solo riassunte le caratteristiche della Riserva Naturale, senza peraltro identificare i possibili specifici impatti dovuti alla realizzazione del viadotto;

La prescrizione c)2. risulta pertanto **NON OTTEMPERATA**

3. *dovrà essere predisposto uno studio geologico più dettagliato con particolare riferimento alla valutazione delle caratteristiche fisico-meccaniche dei terreni;*

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto a realizzare per tutti i Lotti oggetto della presente verifica di ottemperanza approfondimenti geologici, geotecnici, idrologici e sismici ed a presentare specifiche relazioni;

PRESO ATTO che per definire le caratteristiche geotecniche-geomeccaniche ed il comportamento dei terreni e degli ammassi rocciosi interessati dalla realizzazione delle opere sono state eseguite le seguenti indagini:

Lotto 9 - anno 2003 e integrazioni 2009

- n. 30 pozzetti esplorativi a mezzo di escavatore spinti sino alla profondità massima di m 4,00 m dal p.c.;
- n. 34 sondaggi geognostici a carotaggio continuo ed in parte a distruzione di nucleo, spinti sino alla profondità massima di m 60,00 m dal p.c.;
- n. 37 prove di permeabilità "Lugeon" in fase di avanzamento nel corso dei sondaggi geognostici;
- n. 14 prove penetrometriche statiche con penetrometro dinamico;
- prelievo, nel corso del sondaggio e dei pozzetti, di n. 67 campioni in parte a disturbo limitato ed in parte rimaneggiati;
- campioni in parte a disturbo limitato ed in parte rimaneggiati, in sondaggi e pozzetti;
- installazione di n° 3 piezometri in P.V.C., per il rilievo dei livelli idrici nel sottosuolo;
- n. 55 basi sismiche a rifrazione, con stendimento di lunghezza variabile da un massimo di 90 ad un minimo di 24 m;
- analisi geotecniche di laboratorio su tutti i campioni prelevati;
- una campagna volta all'acquisizione delle Vs30, mediante tecnica MASW, per la definizione della categoria di suolo di fondazione ai sensi delle Norme Tecniche per le Costruzioni di cui al Decreto 14.01.2008.

Lotto 10 – anno 2003-2004 e integrazioni sismiche anno 2011

- n. 18 sondaggi geognostici a carotaggio continuo, con profondità variabili fra i 25 ed i 50 metri;

- n. 17 prove penetrometriche dinamiche tipo Standard Penetration Test (SPT) eseguite nelle verticali di sondaggio;
- n. 15 prove di permeabilità tipo Lugeon nell'attraversamento dei materiali lapidei;
- n. 11 pozzetti esplorativi, di profondità variabile tra 0.3 e 1.8 metri;
- prelievo, durante i sondaggi, di n. 66 campioni a disturbo limitato e alcuni rimaneggiati;
- installazione di n. 3 piezometri in PVC a tubo aperto per il rilievo dei livelli piezometrici;
- n. 21 basi sismiche a rifrazione con stendi menti di lunghezza parti a 48 ml;
- n. 1 base sismica a rifrazione con stendi mento pari a 60 ml interpretata con la tecnica tomografica;
- n. 4 masw per la caratterizzazione sismica dei suoli;
- analisi geotecniche eseguite su 51 dei 66 campioni prelevati;
- n. 7 stazioni di rilievo geomeccanico
-

Lotto 11 – anno 2003-2004 e integrazioni sismiche anno 2011

- n. 13 pozzetti esplorativi a mezzo di escavatore spinti sino ad una profondità massima di circa -2,60m dal p.c.;
- n. 20 sondaggi geognostici a carotaggio continuo spinti mediamente ad una profondità di -25÷-30m dal p.c. con un massimo di circa -80m dal suddetto piano;
- n. 21 prove di permeabilità "Lugeon" nel corso dell'esecuzione dei sondaggi geognostici;
- n. 6 prove penetrometriche dinamiche (S.P.T.) in fase di avanzamento dei sondaggi geognostici;
- prelievo, durante i sondaggi, di n. 73 campioni di cui gran parte rimaneggiati e alcuni a disturbo limitato;
- installazione di n. 2 piezometri in P.V.C. a tubo aperto per il rilievo dei livelli piezometrici;
- n. 28 basi sismiche a rifrazione con stendimenti di lunghezza pari a 48ml;
- n. 3 basi sismiche a rifrazione con stendimenti pari a 120ml ciascuna interpretate con la tecnica tomografica;
- n. 2 masw per la caratterizzazione sismica dei suoli;
- n. 4 stazioni di rilievo geomeccanico.
- analisi geotecniche di laboratorio eseguite su n. 50 campioni dei 73 prelevati nel corso delle perforazioni, volte alla caratterizzazione fisica e meccanica dei singoli litotipi;

CONSIDERATO che la documentazione presentata è corredata da un'ampia cartografia tematica, tra cui carta idrogeologica, carta litotecnica, profilo e sezioni geologiche, carta della pericolosità sismica locale etc.;

RITENUTE sufficienti le indagini svolte e **VALUTATO**, pertanto, che il Proponente **abbia correttamente provveduto alla specifica caratterizzazione fisico-meccanica dei terreni interessati** dalla realizzazione dell'opera, relativamente a tutti i Lotti in analisi;

La prescrizione c) 3. risulta pertanto OTTEMPERATA

4. anche se è condivisibile l'affermazione che la zona è nel complesso geomorfologicamente stabile, è necessaria una valutazione di maggiore dettaglio sulle refluenze che la realizzazione delle singole opere, soprattutto viadotti, gallerie artificiali e trincee profonde possono avere alla stabilità locale dei singoli siti;

PRESO ATTO che il Proponente ha realizzato per il Lotto 9 una apposita relazione geotecnica in cui, con riferimento alla successione stratigrafica più sfavorevole, sono state effettuate le seguenti verifiche:

- rilievo geostrutturale della formazione lapidea (alternanza calcarenitico-calcareo);
- verifiche di stabilità delle scarpate dei tratti in trincea;
- determinazione dei cedimenti teorici prevedibili, immediati e di consolidazione, per i tratti in rilevato, in corrispondenza degli scatolari e sottovia;

- valutazione della capacità portante per tutte le tipologie di muri di sostegno e di sottoscarpa;
- verifiche di stabilità globale per tutte le tipologie di muri di sostegno e di sottoscarpa;
- valutazione della capacità portante per tutti gli scatolari e sottovia;
- valutazione della capacità portante per i ponti e cavalcavia;
-

PRESO ATTO che il Proponente ha realizzato per i Lotti 10 e 11 una apposita relazione geotecnica e geomeccanica le cui analisi si sono basate sulle seguenti fasi:

- ricerca bibliografica ed individuazione dell'assetto geologico generale del territorio;
- analisi di foto aeree per il riconoscimento dei lineamenti geomorfologici e l'individuazione dell'assetto tettonico dell'area;
- rilievi geologici di dettaglio;
- esecuzione delle indagini geognostiche in sito e di laboratorio;
- esecuzione dei rilievi geomeccanici.

CONSIDERATO che nelle relazioni relative ai differenti Lotti sono riportati gli esiti delle verifiche di stabilità in corrispondenza delle scarpate di trincea, le verifiche di stabilità in corrispondenza dei rilevati, i cedimenti in corrispondenza dei rilevati, considerazioni in merito alle gallerie naturali, artificiali, ai piani di posa e sulla costruzione di rilevati;

PRESO ATTO che sono state inoltre prodotte specifiche relazioni di calcolo per singole opere (ex. muri in c.a., muri in terra rinforzata, Viadotto Irminio, Viadotto Pulce, manufatti scatolari, galleria Occhipinti etc.);

VALUTATO, pertanto, che il Proponente abbia provveduto ad effettuare tutti gli approfondimenti necessari alla verifica della stabilità locale dei singoli siti;

La prescrizione c) 4. risulta pertanto **OTTEMPERATA**

5. dovrà essere predisposta una progettazione di dettaglio dei siti di discarica che ne evidenzii lo stato attuale, lo stato di progetto e le misure di inserimento e ricostruzione ambientale che verranno adottate;

PRESO ATTO che:

- il Proponente individua quale sito di discarica la cava "Truncafila", localizzata in posizione adiacente ad un tratto del Lotto 10 e facilmente raggiungibile attraverso la rete viaria locale;
- la cava "Truncafila", originariamente destinata alla produzione di argilla, è in concessione di escavazione alla società ARGISCAVI di Ragusa (autorizzazione det. 28/87 e rinnovo 12/2003, con vigenza fino al 16.03.2018) su una superficie di circa 16 ha, mentre l'intera sito si estende su una superficie di circa 22,3 ha ;
- il Proponente dichiara che attualmente le attività di escavazione sono sospese e che la cava risulta "inattiva, in stato di abbandono Critica per possibili fenomeni di instabilità dei versanti che nel futuro potrebbero interessare anche le aree circostanti";
- il Proponente dichiara inoltre che " ... secondo i progetti dei lotti 9-10-11 dell'autostrada Siracusa – Gela, i materiali in esubero provenienti dai tre lotti concorreranno insieme alla riqualificazione ambientale dell'intera area, con la rimodulazione morfologica della collina alla conformazione originaria ante attività estrattive ..." interessando una superficie di circa 17 ha;

CONSIDERATO che:

- con il progetto di recupero complessivo s'intende creare un assetto geomorfologico, idraulico e vegetazionale finale il più possibile analogo a quello preesistente allo scavo onde ripristinare gli usi e le destinazioni preesistenti;

- la valutazione del raccordo morfologico previsto in progetto ha tenuto conto delle quote attuali sul limite di cava e della topografia dell'area prima della presenza dell'attività estrattiva, come desunta da vecchie carte I.G.M. in scala 1:25.000;
- l'operazione di deposito definitivo dei materiali di scavo avverrà per fasi di realizzazione dei lotti autostradali, fino alla totale rimodulazione morfologica del sito, raccordando le nuove superfici generate con la morfologia circostante in modo da ricreare l'originale assetto topografico, su cui poi avrà inizio la fase di ripristino del sito con le opere di sistemazione funzionale e con lo sviluppo del soprassuolo vegetativo;
- con i dati derivati dal rilievo aerofotogrammetrico del 2009 è possibile stimare l'abbancamento complessivo di oltre 5.000.000 mc, compatibile con i volumi provenienti dai lavori dell'Autostrada;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che "... *Destinati al deposito definitivo nel sito di Cozzo Truncafila, sono i materiali di scavo provenienti dagli scavi in esubero e non riutilizzabili nella realizzazione dall'autostrada (recupero on-site), nel rispetto della compatibilità ambientale e della normativa nazionale di settore vigente (186 del D.Lgs 152/06 e s.m.i.) E'previsto il conferimento complessivo di mc 4.252.959 (in banco autostrada). ...*";

CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto a presentare una relazione tecnico illustrativa della sistemazione della cava Truncafila in cui viene descritto l'intervento progettuale e le diverse fasi e modalità attuative previste, nonché le previste opere di sistemazione idraulica e di servizio;

VALUTATO, tuttavia, che la documentazione fornita **presenta numerose incongruenze al suo interno** e carenza nei dettagli progettuali (ad esempio nel dimensionamento del sistema idraulico o nella localizzazione delle vasche);

VALUTATO, inoltre, che nella documentazione presentata non si ha notizia degli esiti di eventuali prove di laboratorio per la caratterizzazione chimico-fisica dei materiali di cui è previsto l'abbancamento nella cava e che, pertanto, **non è attualmente possibile verificare il rispetto delle tabelle dell'allegato V parte IV D.Lgs. 152/06 ss.mm.ii.**;

CONSIDERATO che il Proponente ha trasmesso nelle integrazioni un piano di caratterizzazione delle terre per entrambi i lotti (Lotto 9 e Lotto 10+11), che, seppur condivisibile in linea di principio, presenta alcune ambiguità e carenze al suo interno, e **VALUTATO** che essendo l'attuazione temporale dello stesso prevista in fasi successive, non meglio indicate, **non è oggi possibile definire compiutamente la qualità del materiale di cui sono previsti escavazione e riutilizzo** per la realizzazione delle opere e per la rinaturalizzazione della cava;

CONSIDERATO che, alla data odierna, **non risulta ancora ufficialmente chiarita la futura destinazione d'uso dell'area di cava**, in relazione al citato progetto di ripristino presentato dal Proponente, e che non sono nemmeno esplicitati ruoli e competenze per le attese attività di manutenzione della cava stessa e per il controllo/verifica della sua stabilità;

CONSIDERATO, poi, che **non è stato presentato alcun accordo tra il Proponente e la cava**, ai fini degli interventi di riqualifica, né un crono-programma dei lavori che faccia comprendere come avvenga la realizzazione dell'opera, essendo tra l'altro vigente fino al 2018 il permesso di estrazione;

VALUTATO, quindi, che l'ipotesi di utilizzo della cava Truncafila, per quanto condivisibile sul piano degli obiettivi ambientali da conseguire, **non sia ancora corredato dai necessari atti formali e dalle autorizzazioni degli Enti e Amministrazioni competenti sul territorio** e che, pertanto, l'intero progetto di riutilizzo delle terre di sbancamento non possa ancora ritenersi certo e definitivo.

La prescrizione c) 5. risulta pertanto NON OTTEMPERATA

6. *dovrà essere verificato il calcolo della rete di collettamento e delle vasche di sicurezza idraulica sulla base di una metodologia strettamente quantitativa. In particolare, il*

dimensionamento dei presidi idraulici dovrà essere condotto considerando il progetto idraulico dei drenaggi di piattaforma, la pluviometria dell'area (coerentemente ai criteri di funzionamento di tali presidi e ai tempi di gestione dell'emergenza) e l'incidentalità attesa (riferendosi all'evento di sversamento accidentale di inquinante). Si suggerisce di assumere uno standard di sicurezza ambientale tale da controllare eventi di sversamento e precipitazione concomitanti caratterizzati da tempo di ritorno dell'evento combinato pari a 40 anni. Ove possibile, ed in relazione alle specifiche caratteristiche dei siti destinati ad ospitare le vasche di sicurezza, dovranno essere preferite soluzioni ad elevata valenza paesaggistica e naturalistica. (fitodepurazione e lagunaggio in aree umide artificiali);

PRESO ATTO che il Proponente ha presentato una relazione idrologica in cui sono descritti i bacini intercettati ed esposti i criteri e le metodologie di calcolo adottate per la determinazione delle portate di progetto, nonché illustrati i criteri per lo smaltimento delle acque meteoriche, ed una apposita relazione idraulica contenente la descrizione delle opere e le specifiche verifiche idrauliche ;

CONSIDERATO che, per il dimensionamento e la verifica degli attraversamenti idraulici del tracciato autostradale e delle opere di sistemazione della rete idrografica, è stato utilizzato un tempo di ritorno di 200 anni, mentre per il dimensionamento e la verifica della rete di collettamento delle acque meteoriche della piattaforma autostradale è stato considerato un tempo di ritorno di 25 anni;

CONSIDERATO che il Proponente ha provveduto a raffrontare la curva di possibilità pluviometrica ottenuta secondo Gumbel con quella ottenuta dalla elaborazione dello studio VAPI del CNR con il metodo TCEV e che, da questo raffronto, è emerso che la curva ottenuta con l'elaborazione di Gumbel appare cautelativa (cioè porta a considerare valori maggiori di portata) per bacini con tempi di corrivazione superiori a 25 minuti, e valori leggermente inferiori per tempi di corrivazione inferiori ;

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che :*" la rete di collettamento delle acque di piattaforma e quindi le vasche di trattamento sono dimensionate sulla base degli eventi pluviometrici con un tempo di ritorno di 25 anni; per quanto riguarda il rischio di sversamento (... omissis ...) la frequenza è di uno sversamento ogni 160 km ogni 20 anni. Essendo i due eventi sostanzialmente indipendenti il tempo di ritorno dell'evento combinato è il prodotto dei singoli tempi di ritorno ed è di ordine di grandezza superiore ai 40 anni"*, senza peraltro esplicitare se sia stato definito e verificato un tempo di ritorno per l'evento combinato;

CONSIDERATO che le reti di smaltimento della piattaforma sono progettate in modo da recapitare le acque in vasche di prima pioggia, ove avverrà il trattamento, prima dell'immissione delle portate nel corpo idrico recettore, di seguito elencate;

Lotto 9

LOTTO	NOME VASCA	A	i	Q	L	V	D	v _s	T	t _s
		m ²	mm/hr	m ³ /s	m	m/s	mm	m/s	s	s
9	56	13700	90.76	0.34	17	0.11	0.020	0.022	153	55
9	57	58600	90.76	0.74	17	0.26	0.020	0.022	64	55
9	58	44300	90.76	0.78	17	0.28	0.020	0.022	61	55
9	59	43800	90.76	0.77	17	0.28	0.020	0.022	62	55
9	60	42150	90.76	0.74	17	0.27	0.020	0.022	64	55
9	61	42150	90.76	0.74	17	0.27	0.020	0.022	64	55
9	62	23400	90.76	0.53	17	0.19	0.020	0.022	90	55
9	63	30800	90.76	0.70	17	0.25	0.020	0.022	68	55
9	64	40600	90.76	0.82	17	0.29	0.020	0.022	58	55
9	65	37300	90.76	0.85	17	0.30	0.020	0.022	56	55
9	66	30000	90.76	0.68	17	0.24	0.020	0.022	70	55
9	67	36700	90.76	0.83	17	0.30	0.020	0.022	57	55

Tab. 5.5 Caratteristiche delle vasche di prima pioggia

Lotto 10-11

LOTTO	TRATTO		PORTATA (m ³ /s)		VASCHE	RECAPIITO	SCARICO
	Da prog.	A prog.	T _r =25	T _r =200			
10	0+000	2+400	1.31	1.76	68+74	lotto 9	Ø 1200
10	2+400	2+770	0.57	0.77	75	41 e 45	Ø 630
10	3+600	4+280	0.74	0.99	76 e 77	26	Ø 1200
10	4+680	4+880	0.47	0.63	78	fiume Irmínio	Ø 1200
10 e 11	4+880	0+080	0.49	0.67	79	fiume Irmínio	Ø 1200
11	2+200	2+400	0.47	0.63	81	13	Ø 630
11	2+400	2+600	0.47	0.63	80	13	Ø 630
11	2+600	2+800	0.46	0.63	82	20	Ø 630
11	4+800	5+000	0.46	0.63	83	37	Ø 630
11	5+000	6+800	1.14	1.54	84+89	43 e 37	Ø 1200
11	piazzale		1.53	2.07	90 e 91	60	Ø 1200
11	piazzale		0.74	1.00	91 e 92	60	Ø 1200

Tab. 4.3. Portate defluenti dalla piattaforma autostradale

PRESO ATTO che per il Lotto 9 per il dimensionamento delle vasche di trattamento degli sversamenti accidentali e delle acque di prima pioggia si è considerato come parametro di progetto la portata dello sversamento accidentale massimo possibile (circa 39.000 l per lo sversamento, ovvero la capacità massima dei mezzi di trasporto carburante);

PRESO ATTO che per i Lotti 10-11 il Proponente dichiara che: *“Le vasche previste per questo progetto sono dimensionate per trattare in continuo una portata massima di 200 l/s. Secondo la normativa Emilia Romagna presa a riferimento, tale portata risulta essere quella da trattare per una superficie pari ad 1 ettaro.”*

CONSIDERATO che, per quanto riguarda il lotto 9, le vasche di prima pioggia *“gettate in opera”* hanno dimensioni che *“... hanno consentito di riservare un volume agli sversamenti accidentali ... E comunque da osservare che l'efficienza delle vasche a fronte di uno sversamento è tale solo se l'incidente avviene in assenza di precipitazione o comunque fino a che la portata affluente alla vasca (meteorica + sversamento) si mantiene al di sotto del valore di dimensionamento...”*, mentre per i Lotti 10 e 11, le cui vasche di prima

pioggia consistono in manufatti di dimensioni ridotte, “... non si è previsto il volume per gli sversamenti accidentali” e VALUTATA tale scelta non coerente con i principi di progettazione seguiti per il Lotto 9;

CONSIDERATO, poi, che il Proponente ha previsto anche l’inserimento di vasche di laminazione, nei casi in cui l’orografia a valle non sia in grado di smaltire una piena duecentennale, e che tali vasche sono individuate e caratterizzate per il solo Lotto 9, mentre sono citate solo come ipotesi per i Lotti 10-11 e VALUTATA tale situazione non coerente;

VALUTATO anomalo, inoltre, calcolare i dimensionamenti delle vasche di prima pioggia relativi a tre lotti contigui in base a metodologie differenti, senza esplicita motivazione, ed in particolare in base alla LR Lombardia per il Lotto 9 e in base alla LR Emilia Romagna per i Lotti 10 e 11;

VALUTATO che nella documentazione presentata, per tutti i Lotti esaminati, il Proponente non esplicita mai il luogo di collocamento delle “vasche di sicurezza”, né l’eventuale scelta di “soluzioni ad elevata valenza paesaggistica e naturalistica. (fitodepurazione e lagunaggio in aree umide artificiali)”, come invece doveva essere valutato in base alla prescrizione.

VALUTATO infine che, anche a fronte delle notevoli variazioni delle precipitazioni riscontrate negli ultimi anni, sia necessario stabilire una collaborazione con gli Enti competenti sul territorio sulle problematiche idrauliche, al fine di una ottimale definizione dei parametri progettuali, delle metodiche di calcolo e dei principi di dimensionamento, e che ad oggi non risultano atti formali di verifica e/o approvazione del progetto da parte dei suddetti Enti;

La prescrizione c) 6. risulta pertanto NON OTTEMPERATA

7. dovrà infine essere predisposto un articolato ed approfondito progetto di inserimento ambientale e di mitigazione ambientale e paesaggistica, che traduca i criteri generali di inserimento presentati nei documenti di progetto e nello studio di impatto ambientale in progetti esecutivi comprensivi di capitolati d'appalto e computo delle risorse necessarie;

PRESO ATTO che il Proponente ha redatto in fase di progettazione esecutiva un progetto di mitigazione dell’impatto paesaggistico, comprendente una serie di foto inserimenti utili a comprendere l’inserimento dell’opera nel paesaggio locale, e che questo progetto e le rispettive planimetrie, unitamente alla relazione paesaggistica, alla relazione archeologica, ai computi estimativi ed ai capitolati d’appalto sono stati trasmessi per la presente VO;

PRESO ATTO , secondo la dichiarazione del Proponente, che il progetto presentato è stato redatto in analogia con quello relativo ai Lotti 6/7/8, già approvato dalla Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Ragusa con nota prot. 1230 del 17.03.2009;

VALUTATO, tuttavia, che agli atti della Commissione non è presente alcuna documentazione che attesti l’avvenuta trasmissione del progetto riguardante i Lotti 9, 10 e 11 alla Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Ragusa

VALUTATO, infine, che il progetto inquadra correttamente l’opera nel territorio, individuandone vegetazione reale e potenziale, e descrive le opere di mitigazione progettate (tipologici, schemi di impianto etc.) e le loro modalità di esecuzione, comprendendo i capitolati d’appalto e i computi, ma che il documento presentato sembra ancora in bozza e bisognoso di una revisione finale;

La prescrizione c) 7. risulta pertanto NON OTTEMPERATA

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

RITIENE

le prescrizioni di cui alla lettera c) del Decreto di Compatibilità Ambientale DEC - VIA n. 6912 del 21.11.2002 relativo al “progetto relativo ai lotti II e III dell’autostrada Siracusa-Gela, da Rosolini a Gela est da realizzarsi nei Comuni di Rosolini, Noto, Ispica, Modica Scicli, Ragusa, S.Croce Camerina, Comiso, Vittoria, Acate e Gela nelle provincie di Siracusa, Ragusa e Caltanissetta, presentato dal Consorzio per le Autostrade Siciliane” **relativamente al tronco II Lotto 9 “Scicli” e lotto funzionale 10+11 “Irminio-Ragusa”**, per le competenze della scrivente Commissione, da considerarsi come da tabella seguente:

Prescrizione c) 1.	NON OTTEMPERATA
Prescrizione c) 2.	NON OTTEMPERATA
Prescrizione c) 3.	OTTEMPERATA
Prescrizione c) 4.	OTTEMPERATA
Prescrizione c) 5.	NON OTTEMPERATA
Prescrizione c) 6.	NON OTTEMPERATA
Prescrizione c) 7.	NON OTTEMPERATA

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Giuseppe Caruso

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Gaetano Bordone

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

Maria Fernanda Stagno

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Sandro Campilongo

Prof. Saverio Altieri

Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

Arch. Laura Cobello

Laura Cobello

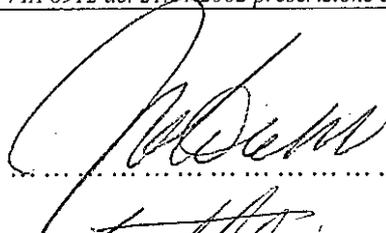
Prof. Carlo Collivignarelli

Carlo Collivignarelli

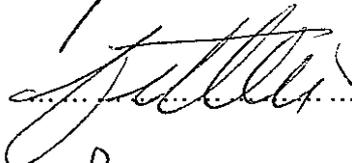
Ch

ni = 115

Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno



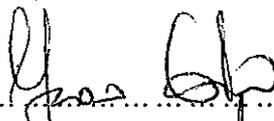
Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

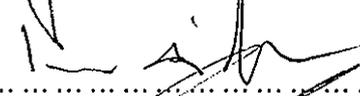
Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

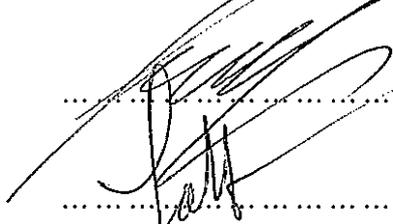
Ing. Francesco Di Mino



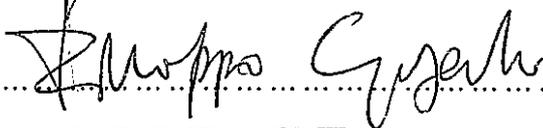
Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa



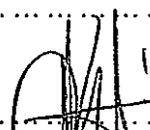
Arch. Antonio Gatto



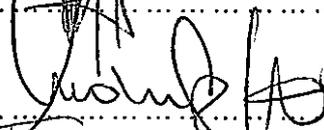
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

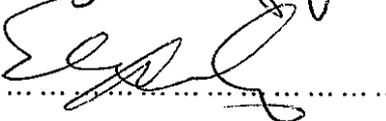
Prof. Antonio Grimaldi



Ing. Despoina Karniadaki



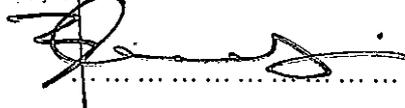
Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi



Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

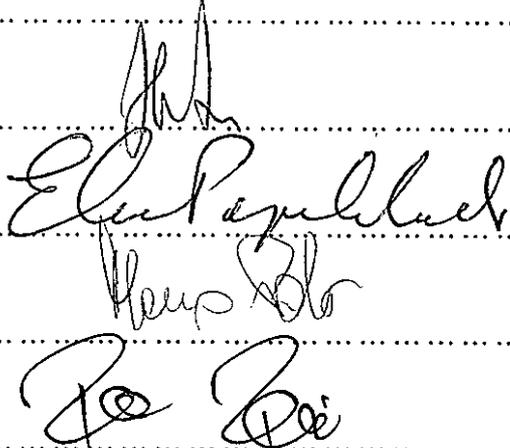
Dott. Franco Secchieri

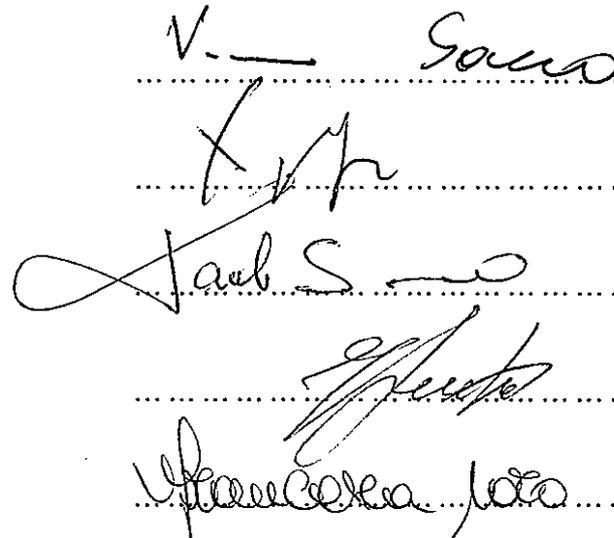
Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE





ASSENTE

