



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

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

*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e  
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

\*\*\*

**Parere n. 3018 del 24 Maggio 2019**

<b>Progetto:</b>	<b><i>Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00.</i></b> <b><i>Richiesta di verifica della corretta osservanza delle condizioni ambientali di cui al Provvedimento Direttoriale DVA-DEC-2018-408.</i></b>  <b><i>IDVIP 4074</i></b>
<b>Proponente:</b>	<b><i>Regione Veneto</i></b>
<b>Richiedente:</b>	<b><i>D.G.V.A.A.</i></b>

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

**VISTA** la nota prot. 40227 del 30/01/2019, acquisita al prot. DVA/2196 del 30/01/2019, e trasmessa alla Commissione al prot. CTVA/385 del 04/02/2019 con la quale la Regione Veneto ha trasmesso, con riferimento agli adempimenti e alle condizioni ambientali espresse da codesta Commissione nel proprio parere n. 2840 del 12/10/2018, la relazione del Concessionario per specificare gli interventi di tipo preliminare richiesti nel suddetto parere” relativamente al Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00;

### VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante “*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*” e, in particolare, l'art. 216 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, comma 27;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”;

### VISTI

- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. 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;
- 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;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- 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;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la

Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;

**CONSIDERATO che:**

- con Parere n. 77-CSVIA-PRR-VIA del 13/02/2006 la Commissione ha espresso giudizio positivo, con prescrizioni, circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare della *“Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta”*;
- con Delibera n.96 del 29.03.2006 il CIPE, ai sensi e per gli effetti della Legge n. 443 del 21.12.2001 e del Decreto Legislativo n.190 del 20.08.2002, ha approvato il progetto preliminare della *“Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta”*;
- in data 31 luglio 2009 il Consiglio dei Ministri ha dichiarato lo stato di emergenza socioeconomico ambientale nei territori delle provincie di Treviso e Vicenza e con ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri numero 3802 del 15/08/2009, è stato nominato il commissario delegato;
- in data 04/09/2009 il Commissario Delegato, ha provveduto a consegnare sotto le riserve di legge, le attività di redazione della progettazione definitiva, conseguentemente si è provveduto alla redazione del progetto definitivo, consegnandolo all'ufficio del Commissario in data 05/01/2010;
- il comitato tecnico scientifico previsto dall'ordinanza n. 3802/2009 della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha espresso il proprio parere sul progetto definitivo in data 22/03/2010;
- con il Decreto n.10 del 20/09/2010, il Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo della *Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta*, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 2, comma 2, dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3802 del 15/08/2009;
- con il Decreto n.123 del 23/12/2013, il Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza ha approvato il progetto esecutivo della *Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta*;
- con nota prot. 189781 del 15/05/2017, acquisita al prot. DVA-11405 del 16/05/2017, la Regione Veneto ha comunicato alla Direzione, per il progetto in questione, il rientro nelle ordinarie procedure a seguito del venire meno dei poteri dettati dalla Ordinanza di Protezione Civile per la gestione commissariale;

**CONSIDERATO** il Provvedimento Direttoriale DVA-DEC-2018-408, reso sulla base del parere CTVA n. 2840/2018 con il quale la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS ha espresso: *“parere positivo alla Verifica Varianti, art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 relativamente al Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00, in quanto sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art. 169 perché sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore, subordinandolo alle [...] prescrizioni [...]”*;

**VISTA** la nota del 18/02/2018 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, assegnava il procedimento di *“Richiesta di verifica della corretta osservanza delle condizioni ambientali di cui al Provvedimento Direttoriale DVA-DEC-2018-408 da parte della D.G.V.A.A.”* al gruppo di Commissari della Sottocommissione VIA speciale per l'espletamento della suddetta Procedura;

**ESAMINATA e VALUTATA** la documentazione tecnica trasmessa dalla Regione Veneto prima dell'avvio dei lavori della Variante in oggetto e consistente nella *“relazione per specificare tutti gli interventi di tipo preliminare, attivo e passivo previsti rispetto ai ricettori interessati dalla variante alla cantierizzazione in oggetto”* redatta dal Concessionario in ottemperanza al punto 6 del parere CTVA n. 2840/2018. Tale relazione individua altresì *“gli accorgimenti mitigativi realizzati preliminarmente nell'area cantiere 1.1 CS-DT posta all'imbocco della Galleria di emergenza di Malo.”*

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

**ESPRIME LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI**

**1. IL PROGETTO ESECUTIVO DEL LOTTO 1 - TRATTA C: LA GALLERIA DI MALO**

La galleria naturale di Malo si colloca nel Lotto 1 - Tratta C, tra i confini comunali di Cornedo Vicentino, Malo (VI) e per una porzione molto piccola, nei confini comunali di Castelvetro (VI), in posizione intermedia fra gli abitati di Isola Vicentina, Monte di Malo, Cornedo Vicentino e Malo.

Le progressive di inizio e fine galleria, la lunghezza della galleria, con i relativi tratti di galleria artificiale e naturale è riportata nella tabella seguente (riferite all'asse di tracciamento centrale):

Fornice	PK inizio artificiale lato VI	PK inizio naturale lato VI	PK inizio naturale lato TV	PK inizio artificiale lato TV	Lunghezza totale galleria [m]	Lunghezza galleria naturale [m]	Lunghezza galleria artificiale lato VI [m]	Lunghezza galleria artificiale lato TV [m]
Nord	10+930.00	11+190.00	17+000.00	17+321.00	6391.00	5810,00	260.00	321.00
Sud	10+930.00	11+190.00	17+000.00	17+321.00	6391.00	5810,00	260.00	321.00

La copertura rocciosa sulla galleria varia lungo il tracciato e, a parte le zone di imbocco, risulta compresa tra un minimo di 47m in corrispondenza dell'incisione valliva di Roggia Molina e un massimo di 350m che raggiunge al di sotto del Monte Pulgo.

In corrispondenza della PK 15+127.19 avviene l'innesto con la galleria di emergenza, la quale si sviluppa per una lunghezza di 605.20m e sbocca in corrispondenza della Val Lugana. La galleria di emergenza risulta collegata alla viabilità mediante un nuovo asse stradale.

**2. LA VARIANTE ALLA CANTIERIZZAZIONE**

La Variante progettuale proposta per la fase di cantierizzazione riguarda la galleria di Malo e in particolare le modalità di scavo della stessa; infatti, in sede di variante progettuale, il Proponente prevede che lo scavo della galleria naturale avvenga mediante l'utilizzo della galleria di emergenza, come accesso per le attività di scavo e per il trasporto di materiali e smarino, in variante rispetto a quanto approvato nel PE in cui dalla galleria di emergenza era previsto soltanto lo scavo del fornice secondario.

In corrispondenza della progressiva 15+127.19 avviene l'innesto della galleria di emergenza sull'asse principale; essa si sviluppa per ml.605,20 e sbocca in corrispondenza della cosiddetta contrada Val Lugana ricadente nel Comune di Malo, dove è prevista l'installazione del cantiere 1.1.CS-DT *"area di cantiere secondario e deposito temporaneo attrezzature e manufatti"*.

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600.  
Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00. Richiesta di verifica della corretta osservanza delle condizioni ambientali di cui al Provvedimento Direttoriale DVA-DEC-2018-408.

La Variante in oggetto si è resa necessaria poiché in fase di realizzazione della galleria, durante le operazioni di scavo, in corrispondenza dell'intersezione tra le canne dell'asse principale e la discenderia di accesso laterale, è avvenuto un incidente mortale a seguito del quale è stato notificato il sequestro del cantiere con conseguente blocco dei lavori nel tratto interessato dalle indagini. Le aree sono tuttora sottoposte a sequestro.

Al fine di rispettare il cronoprogramma progettuale a base di contratto il Proponente ha presentato la Variante alla cantierizzazione in oggetto, che prevede un piano alternativo per poter realizzare tutte le lavorazioni inerenti alla galleria. Infatti, scavando soltanto dal lato Vicenza, il Proponente afferma che non sarebbe possibile rispettare i tempi di consegna delle lavorazioni e pertanto che *"l'ipotesi di scavare la galleria anche dal fronte della trasversale di emergenza, consentirebbe di poter chiudere il cantiere di scavo in tempo per consentire la realizzazione di tutte le opere di finitura ed impiantistiche per rendere fruibile la Galleria entro il mese di Settembre 2020."*

### MODALITÀ DI REALIZZAZIONE

Il Progetto Definitivo (PD), approvato con Delibera CIPE n.96/2006 e il Progetto Esecutivo (PE) approvato dal Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle provincie di Treviso e Vicenza prevedevano che lo scavo della galleria naturale di Malo avvenisse dai due fronti (imbocco lato Treviso e imbocco lato Vicenza) e che la galleria di emergenza venisse scavata dal futuro imbocco della stessa.

Alla luce di quanto sopra esposto, considerando che ad oggi l'unico fronte di accesso per lo scavo della galleria naturale risulta l'imbocco lato Vicenza, la variante alla cantierizzazione proposta prevede che si possa utilizzare, quale via di accesso trasversale alla galleria principale, anche la galleria di emergenza.

Il Proponente inoltre afferma che *"qualora le aree dovessero essere dissequestrate e fosse consentito nuovamente lo scavo da quei fronti, il tempo di interferenza dello scavo della galleria principale, con la Val Lugana, potrebbe ridursi poiché, una volta scavata completamente la galleria in direzione Treviso, sarebbe possibile portar fuori il materiale di scavo direttamente dalla discenderia e non più dalla finestra di emergenza"*.

### VIABILITÀ UTILIZZATA

Il Proponente afferma che *"in riferimento allo smaltimento del materiale che verrà estratto dalla galleria, lo stesso verrà portato nei medesimi siti previsti attraverso l'utilizzo della galleria mezzi di emergenza e della viabilità di cantiere prevista per la realizzazione della stessa, evitando pertanto l'interferenza con i nuclei abitati e i centri di S. Tomio e Isola Vicentina, che permetterà poi l'accesso alla SP 46. Nel dettaglio, come evidenziato dall'immagine di seguito riportata, i mezzi di trasporto del materiale di risulta percorreranno, dall'area di cantiere 1Km e 100m su di una viabilità esistente ed adeguata dal Concessionario, ma ad uso promiscuo per poi percorrere 2 Km di viabilità ad uso esclusivo di SPV sino alla rotatoria che permette il collegamento alla SP46"*.

### METODI DI SCAVO E MATERIALI

In funzione delle caratteristiche geologiche, geomeccaniche e geofisiche gli scavi saranno eseguiti con tecnica di scavo convenzionale. Il Proponente prevede inoltre eventuale impiego di un sistema di scavo semi-meccanizzato, con impiego di fresa ad attacco puntuale.

È previsto l'avanzamento a piena sezione con tecnica tradizionale, mediante utilizzo di esplosivo negli ammassi lapidei stratificati in bancate massive, mentre nelle zone di faglia e negli ammassi maggiormente viene proposto l'impiego del martellone idraulico pesante; all'interno dei depositi alluvionali è previsto l'abbattimento meccanico con escavatore/ripper.

In merito ai fabbisogni di materiale il Proponente dichiara le seguenti quantità necessarie:

Materiale	Quantità
Calcestruzzo e calcestruzzo proiettato	600.000m <sup>3</sup>
Acciaio	54.000t

Inoltre, dichiara che la realizzazione dell'opera in oggetto prevede lo scavo dei seguenti volumi di materiale:

Scavo	Volumi [m <sup>3</sup> ]
Gallerie	1.663.740

A tal proposito il Proponente afferma che:

- le litologie carbonatiche e basaltiche (circa il 25% del totale dei volumi provenienti dallo scavo delle gallerie) potranno essere reimpiegate nell'ambito del cantiere e quindi trasportate a siti di stoccaggio temporaneo e trattamento (frantumazione, lavaggio, ecc.);
- le litologie argillose e marnose dovranno essere conferite a siti esterni che in passato sono stati oggetto di scavi per l'estrazione di materiale argilloso utilizzato per realizzare laterizi, oppure saranno vendute a operatori che hanno manifestato interesse.
- I siti in questione, ricadono nei comuni Malo e Villaverla e la viabilità per raggiungerli è costituita per la quasi totalità sempre da piste di cantiere o dall'asse principale della costruenda Pedemontana.

Il Proponente afferma inoltre, che "alla luce del volume di materiale da movimentare in un tempo relativamente breve sarà necessario che i trasferimenti, dai siti di stoccaggio provvisori posti nelle immediate vicinanze dell'imbocco, avvengano durante le 16 ore (6-22) affinché il transito degli autocarri lungo la strada di collegamento che conduce all'intersezione con la SP.46 produca il minor impatto possibile".

#### AREA DI CANTIERE 1.1.CS-DT

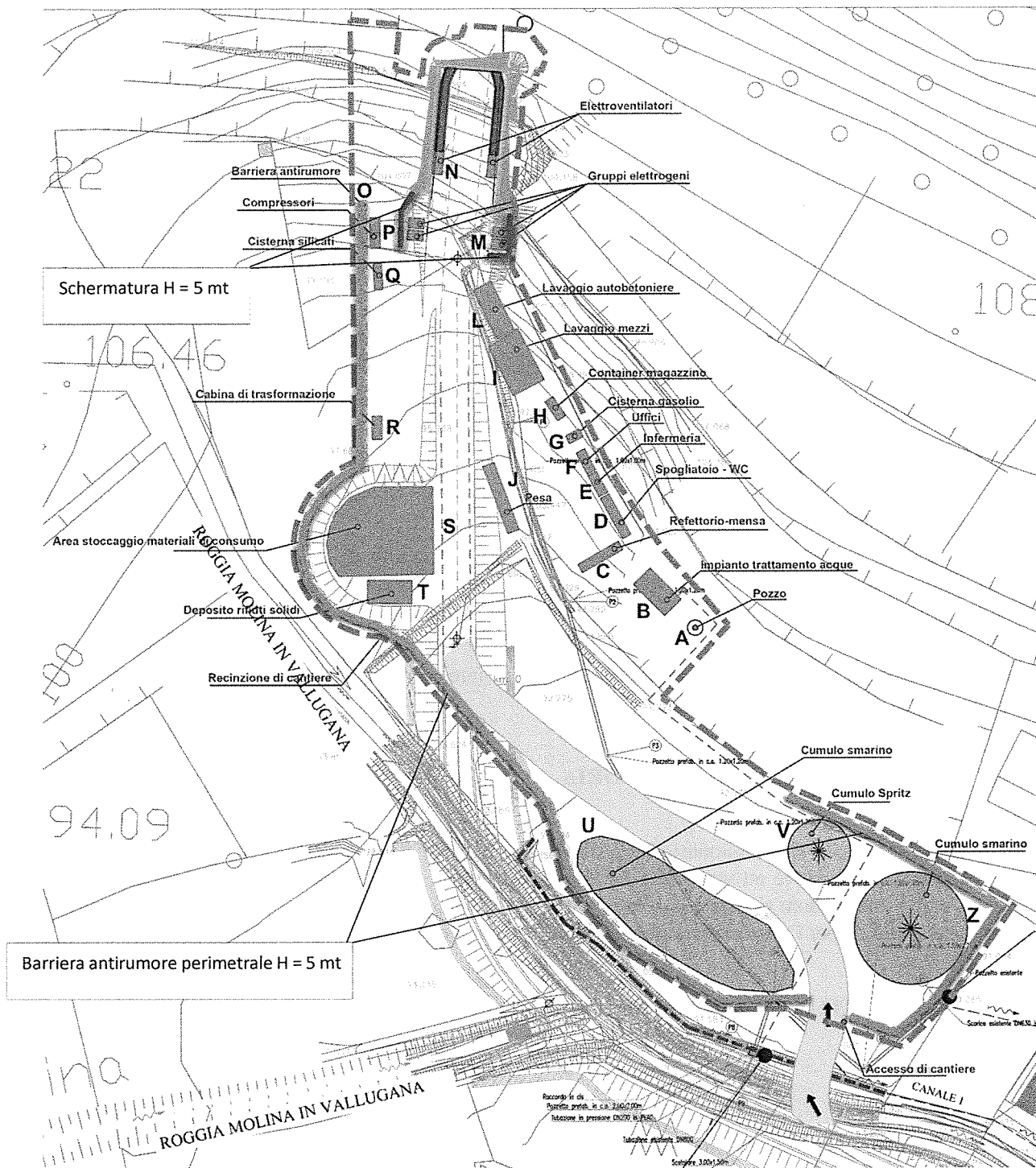
L'area del cantiere della galleria mezzi di emergenza rimarrà la stessa di quella già approvato, cambierà esclusivamente il suo layout interno, come evidenziato dalle immagini sotto riportate.

### **3. I CONTENUTI della RELAZIONE REDATTA DAL CONCESSIONARIO in OTTEMPERANZA al punto n.6 del parere CTVA N. n. 2840/2018**

In relazione al Progetto Esecutivo Approvato del Lotto 1 – Tratta C si segnala che non erano previsti interventi mitigativi nell'area di cantiere 1.1 CS-DT, in quanto lo scavo della Galleria Naturale di Malo era previsto a partire dai due imbocchi, "Lato TV" e "Lato VI", mentre nell'area cantiere erano previste unicamente le attività per lo scavo e la realizzazione della Galleria d'emergenza di Malo.

Preso atto che la richiesta di variante alla cantierizzazione non prevede la realizzazione di nuove opere, il Proponente precisa che, per lo scavo della Galleria Malo, verrà impiegata anche l'area di cantiere già esistente 1.1 CS-DT, utilizzata per la realizzazione della Galleria d'emergenza, modificandone l'organizzazione ed estendendo il suo utilizzo per altri 20 mesi circa.

*Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600. Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00. Richiesta di verifica della corretta osservanza delle condizioni ambientali di cui al Provvedimento Direttoriale DVA-DEC-2018-408.*



Nell'immagine è riportato il layout di Cantiere previsto dal progetto di Variante, già approvato dal MATTM con Provvedimento Direttoriale DVA-DEC-2018-408 del 05/11/2018 che prevede l'individuazione degli accorgimenti mitigativi da realizzare:

- barriere perimetrali di altezza pari a 5 mt;
- schermatura di 5 mt a ridosso delle sorgenti più impattanti;
- utilizzo del piazzale per l'accumulo di inerti e smarino unicamente nel periodo diurno, mentre nel periodo notturno si procede all'accumulo all'interno della galleria per poi essere trasportato all'esterno durante il giorno, questo al fine di evitare rumore nelle ore notturne.

La relazione riporta che *“a seguito della Variante di cantierizzazione, prima da parte del MATTM e poi della Regione del Veneto con Decreto n.35 del 14/12/2018, il Concessionario ha iniziato tutte le attività propedeutiche alla predisposizione dell'area cantiere 1.1 CS-DT per le attività di scavo della Galleria di Malo.”*

Rispetto a quanto già agli atti del MATTM e rappresentato nell'elaborato denominato con la sigla *PV\_V\_CN\_GE\_GE\_1\_C\_000\_005\_0\_002\_D\_A\_0 Layout di Cantiere*, il cantiere realizzato, ha subito delle variazioni allo scopo di ottemperare alle integrazioni richieste dall'unità Organizzativa Genio Civile Vicenza per l'ottenimento della Concessione idraulica per l'attraversamento stradale in sopralveo.

Tra le prescrizioni pervenute, risulta significativa per l'area cantiere in oggetto, la risagomatura del terrapieno in sponda sinistra con spessore di almeno 2,5 mt.

Tale modifica idraulica ha reso necessaria la riconfigurazione delle scarpate poste a confine con la Roggia Molina, anche a livello altimetrico, con altezze superiori dal piano campagna di 2 mt.

A seguito di ciò le barriere antirumore sono state installate in cima alla nuova scarpata realizzata e quindi hanno un'incidenza migliorativa per quanto riguarda la mitigazione acustica delle lavorazioni, creando una barriera acustica alta almeno 6,5 mt dal piano campagna.

Inoltre le attrezzature maggiormente impattanti sono state dislocate in adiacenza delle stesse barriere antirumore, e della scarpata presente ad est dell'area cantiere.

Al fine di mitigare la propagazione di fumi/polveri derivanti a seguito delle esplosioni, è stato installato, in prossimità dell'imbocco della Galleria d'emergenza di Malo un impianto di nebulizzazione, capace di abbattere la loro propagazione all'esterno nell'area cantiere. Tale impianto verrà messo in funzione ogni volta che si realizzerà una volata con l'esplosivo.

La relazione riporta inoltre un report fotografico circa gli interventi realizzati identificati nella planimetria del layout di cantiere.

#### **4. CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA**

**CONSIDERATO** che il Concessionario ha prodotto la relazione richiesta nel parere CTVA con la descrizione delle misure mitigative attuate prima dell'avvio dei lavori, sottolineando le variazioni intervenute per ottemperare alle integrazioni richieste dall'unità Organizzativa Genio Civile Vicenza per l'ottenimento della Concessione idraulica per l'attraversamento stradale in sopralveo.

**VISTO e VALUTATO** che tali modifiche risultano migliorative rispetto alle misure adottate precedentemente

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO**

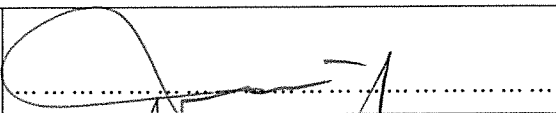
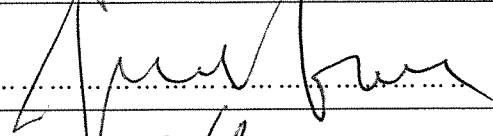
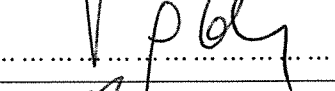

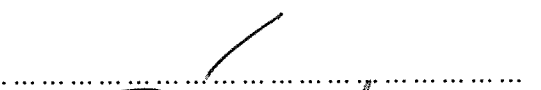
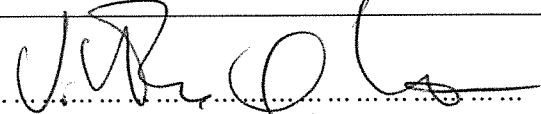
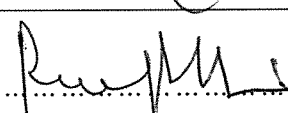
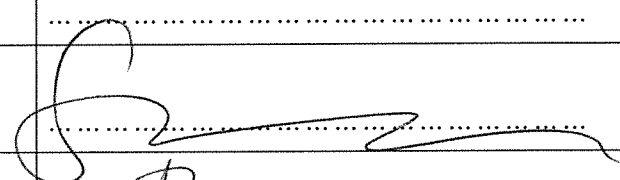
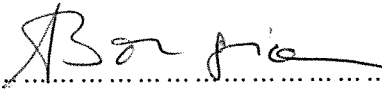
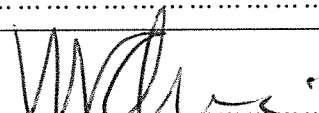
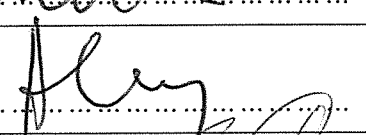

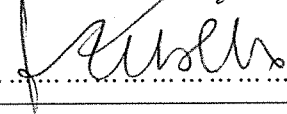
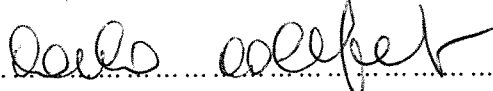
**La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,**

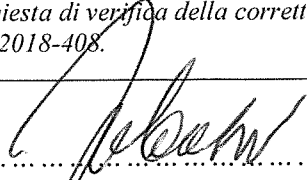
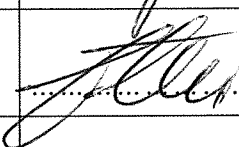
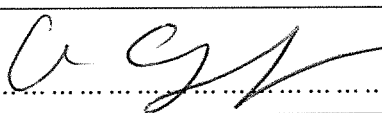
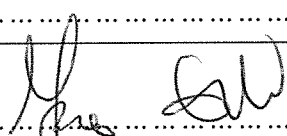
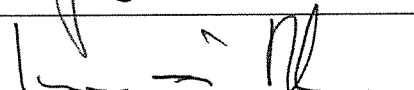
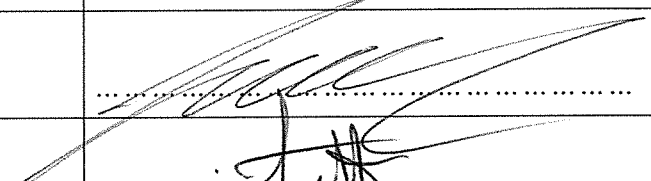
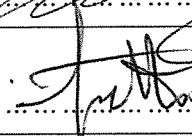
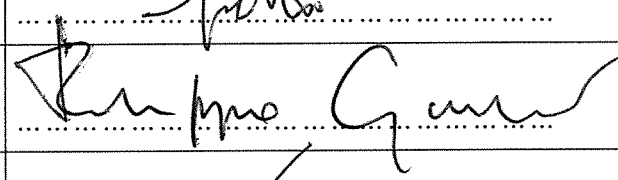

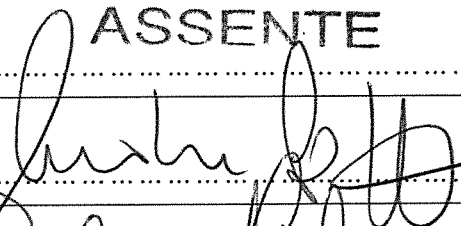
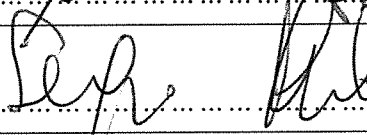

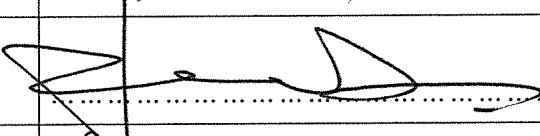
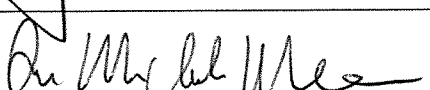
**PER QUANTO RIGUARDA GLI ASPETTI AMBIENTALI DI COMPETENZA**

**ESPRIME PARERE POSITIVO**

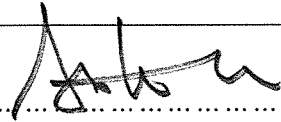
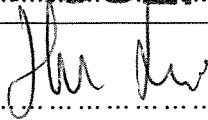

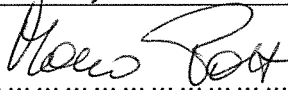
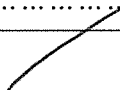
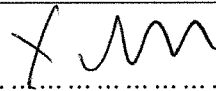
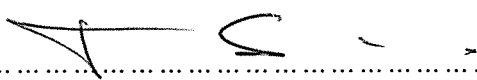
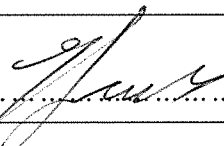
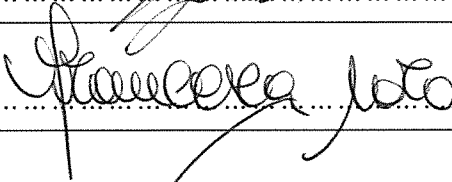
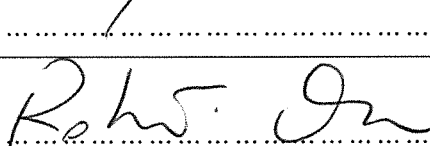
relativamente alla corretta osservanza delle condizioni ambientali di cui al Provvedimento Direttoriale DVA-DEC-2018-408 e in particolare al punto 6 del parere CTVA n. 2840/2018 allegato al Provvedimento.



Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	ASSENTE
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	

Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	
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	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	

Progetto Esecutivo Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Lotto 1. Tratta "C" dal km 9+756 al km 23+600.  
 Variazione progettuale dal km 11+190.00 al km 17+000.00. Richiesta di verifica della corretta osservanza delle condizioni ambientali di cui al Provvedimento Direttoriale DVA-DEC-2018-408.

Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	