

dell'imp. il 50%

Commissione



La presente copia fotostatica composta di N° ..... 10 ..... fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 29.05.15

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. 1794 <sup>1893</sup> del 29/05/2015

<p><b>Progetto:</b></p>	<p align="center"><b>Verifica di Ottemperanza</b> ex artt. 166 e 185, commi 4 e 5, del D.Lgs 163/2006</p> <p align="center"><i>Progetto definitivo viabilità Gaudello. "Itinerario Napoli – Bari, variante linea ferroviaria Cancellò – Napoli"</i></p> <p>IDVIP: 2977</p>
<p><b>Proponente:</b></p>	<p align="center"><i>X</i> <b>ITALFERR S.P.A.</b></p>

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 prot.n. ASI.D0/NA.0020171.15.U del 10/03/2015 acquisita dalla DVA con nota DVA-2015-7329 del 17/03/2015 con la quale la Società Italferr S.p.A ha trasmesso gli elaborati progettuali del **Progetto definitivo viabilità Gaudello – "Itinerario Napoli – Bari, variante linea ferroviaria Cancellò – Napoli."**, necessari all'espletamento della Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185, commi 4 e 5, del D.Lgs 163/2006.

**VISTA** la nota prot. DVA 2015-0007678 del 19/03/2015, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS con prot. CTVIA 2015-0001015 del 26/03/2015, con la quale è stata trasmessa alla Commissione la suddetta documentazione progettuale fornita dal proponente ai fini dell'avvio dell'istruttoria di Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185, commi 4 e 5, del D.Lgs 163/2006.

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente "*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale*" e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n.128 recante "*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** 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*";

**VISTO** 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*" ed in particolare gli articoli che regolano le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

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

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

**VISTI** i Decreti del MATTM di nomina dei componenti della CTVIA-VAS;

**PRESO ATTO** che in data 5 luglio 2010, con nota 23119, il Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del mare ha trasmesso il parere positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale dell'opera espresso, in data 25 maggio 2010, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA- VAS dello stesso Ministero (parere n°452 del 25/05/2010);

**VALUTATI** gli elaborati progettuali forniti dalla Società Italferr S.p.A. con nota ASI.D0/NA.0020171.15.U del 10/03/2015.

**VISTO** il parere del MIBAC prot. 10604/34.19.04/271 del 07/05/2015 acquisito dalla DVA con nota DVA-2015-0012636 del 12/05/2015;

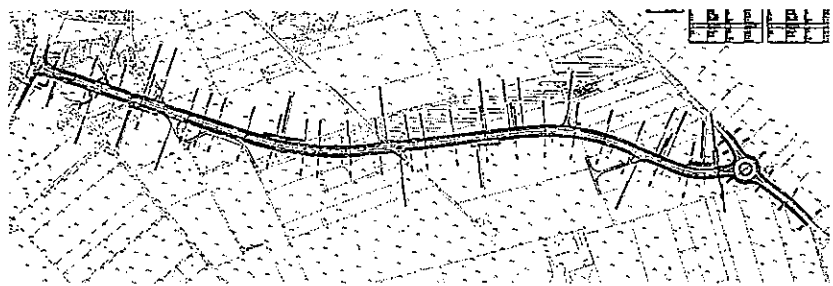
VALUTATE le caratteristiche tecniche del progetto di seguito sinteticamente richiamate:

**Richiami Sintetici sull'Opera**

La strada di nuova realizzazione collega SP 74 "Ponte dei Cani" con la SP 23 "Gaudello" e consente di chiudere i due Passaggi a Livello esistenti alle progressive km 228+728 e km 229+530 presenti sulla attuale linea storica Cancello - Napoli nel tratto terminale a Nord della variante ferroviaria.

Oggetto del progetto definitivo è la realizzazione di una parte della viabilità Gaudello, ovvero del tratto ad Est compreso tra la SP 74 Ponte dei Cani e la ex SS 162 per una lunghezza di circa 1,1 km.

Nel progetto preliminare era prevista una sezione tipo F1 (Strada locale in ambito extraurbano) di cui al DM 5/11/2001 con due corsie da 3.50 m e banchine da 1 m (larghezza complessiva 9.00m)

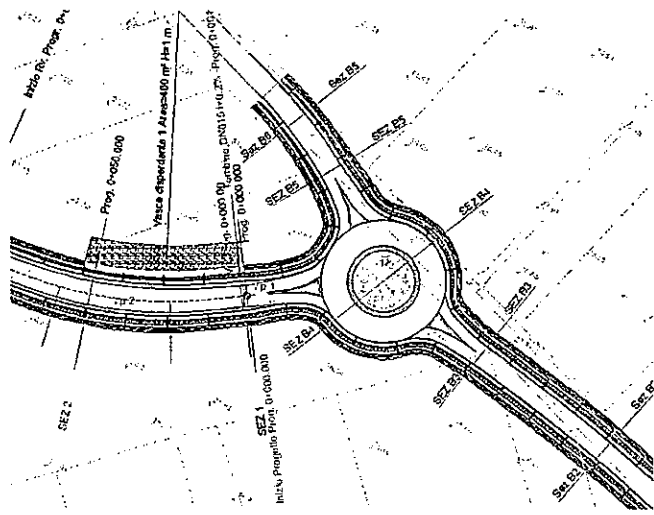


Stralcio planimetrico PD viabilità lato Est

**Descrizione tecnica del progetto**

L'intervento in oggetto si sviluppa su un terreno pressoché pianeggiante in rilevato basso e presenta sviluppo complessivo di circa 1125 m oltre le zone di incrocio.

La nuova viabilità prevede ad Est una intersezione a rotatoria con la SP 74 "Ponte dei Cani" come rappresentato di seguito.



Intersezione a rotatoria sulla provinciale SP 74 "Ponte dei Cani"

Ad Ovest è prevista una intersezione a T con la ex SS 162. Nel progetto completo della Variante Cancello anche quest'ultima intersezione verrà trasformata in rotatoria a quattro rami.

Il tracciato, che si sviluppa all'interno delle fasce di vincolo urbanistico stabilite nel PP e sancite con l'approvazione del CIPE, è stato modificato rispetto al PP sia per l'inserimento della citata rotatoria in corrispondenza della intersezione con la SP 74, sia per minimizzare l'impatto sul costruito. La realizzazione della nuova viabilità interferisce con le viabilità esistenti principali SP 74 "Ponte dei Cani" e la ex SS 162 in corrispondenza dei tratti terminali. Tuttavia solo la confluenza con la SP 74 "Ponte dei Cani" richiede fasi esecutive. Verrà realizzata la parte di rotatoria non interferente con la attuale viabilità. Successivamente

verrà deviato il traffico sulla parte di rotatoria, rendendo provvisoriamente carrabile anche l'aiuola centrale già realizzata e quindi completata la parte di rotatoria interferente con la SP.

La tabella che segue riassume i dati plano-altimetrici principali dell'intervento:

Categoria della strada	Tipo C2 DM 5/11/2001	
Categoria secondo il N.C.S.	Tipo "C" – Extraurbane Secondarie	
Sviluppo	1125	m
<b>Raggio planimetrico minimo</b>	<b>120</b>	
Pendenza longitudinale massima	0,5	%
Pendenza trasversale massima	7.00	%
Velocità di progetto minima	60	km/h
Velocità di progetto massima	100	Km/h
Massima velocità amministrativa	90	Km/h

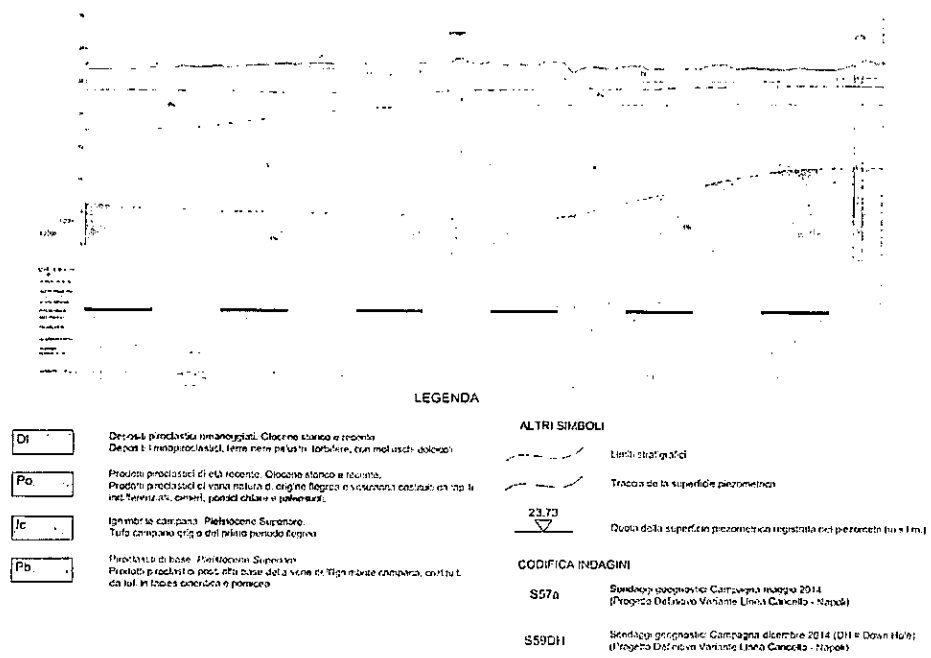
La velocità di progetto condiziona sostanzialmente le caratteristiche plano-altimetriche dell'asse stradale. La definizione dell'andamento altimetrico e planimetrico dell'asse stradale è stata basata, oltre che sulla necessità di assicurare costantemente l'equilibrio dinamico del veicolo con sufficiente margine di sicurezza, sulla necessità di garantire una sufficiente distanza di visibilità. Le verifiche relative alla geometria del tracciato sono state effettuate sulla base della DM 5.11.01 e sono risultate positive per una velocità di 60 km/h.

### Opere civili

Non sono previste particolari opere civili per la realizzazione della nuova viabilità. E' prevista la realizzazione di 4 tombini circolari e la realizzazione della fondazioni dei corpi illuminanti. In fase di progettazione esecutiva potrà essere prevista la realizzazione di muretti di sottoscampa per ridurre l'impronta a terra della viabilità in brevi tratti o per ampliare la carreggiata al fine di migliorare la visibilità degli accessi indietreggiando le barriere stradali.

### Geologia e Idraulica

Dal punto di vista geologico, nel settore interessato dal progetto della Viabilità Gaudello, in base ai sondaggi geognostici eseguiti, è stato possibile ricostruire una sezione geologica in asse al tracciato nella quale si evidenzia il seguente assetto geologico-stratigrafico come da figura seguente:



In superficie, lungo il tracciato, affiorano essenzialmente i terreni appartenenti alle formazioni dei depositi piroclastici rimaneggiati (DI) e, quando questi sono elisi, affiora direttamente la sottostante formazione delle piroclastiti di età recente (Po). I primi (DI) sono legati al rimaneggiamento degli originari prodotti piroclastici avvenuto in ambiente continentale per l'azione di acque fluviali e di antiche conche lacuali e palustri e sono costituiti per lo più da terreni a grana fine e medio-fine, sabbiosi-argillosi, talora con presenza di orizzonti torbosi e tracce di paleosuoli. Nel settore in oggetto il loro spessore medio è di 2 m circa.

I secondi (Po) comprendono tutti i termini piroclastici di varia natura prodotti dall'attività eruttiva flegrea e vesuviana durante l'Olocene storico e recente, formati da lapilli indifferenziati, ceneri vulcaniche, pomice chiare. Si tratta dal punto di vista granulometrico di terreni costituiti in prevalenza da sabbie da fini a medie a grossolane, in matrice limosa, con presenza di locali orizzonti ghiaiosi eterometrici. In questo settore il loro spessore varia da 4 a 9 m circa.

La falda freatica è presente a una profondità dal p.c. compresa tra 3 e 5 m circa, a una quota assoluta media di 24,7 m s.l.m.

In merito alla parte idrogeologica, il sistema di collettamento e smaltimento delle acque meteoriche ha lo scopo di intercettare ed allontanare rapidamente le acque di pioggia che ruscellano sulla superficie stradale, di conseguenza la tipologia di sistema da adottare viene scelta in base alle caratteristiche plano-altimetriche del tracciato viario in progetto. Poiché l'area di interesse è caratterizzata dall'assenza di un reticolo idrografico in cui recapitare le acque, si è optato per un sistema di smaltimento a dispersione negli strati superficiali del sottosuolo, stanti le caratteristiche della falda favorevoli a tale sistema.

In sintesi il sistema può essere descritto come segue:

- intercettazione acque a bordo carreggiata mediante embrici opportunamente distanziati per limitare l'allagamento della piattaforma, che interesserà comunque solo le banchine;
- allontanamento delle acque dal piede del rilevato mediante fossi di guardia in terra di sezione trapezia uniforme e pendenza costante pari a 0,2%;
- recapito delle acque dai fossi di guardia alle vasche disperdenti, poste in linea con i fossi stessi e risultanti quindi come un loro semplice allargamento; tali vasche presentano un rivestimento drenante in materiale lapideo di pezzatura idonea, posato su geotessuto;
- completano il sistema tre tubazioni DN 615 in cls che sottoattraversano la sede stradale e collegano i fossi di guardia alle vasche disperdenti.

**CONSIDERATO** che per quanto concerne la considerazione degli aspetti ambientali:

La progettazione dell'intervento è stata elaborata secondo il principio fondamentale di tutela dell'ambiente e nel rispetto degli ambiti territoriali ed ambientali interferiti.

Sono stati redatti i seguenti documenti specialistici in materia ambientale:

- Progetto Ambientale della Cantierizzazione (PAC);
- Gestione dei materiali di risulta e siti di approvvigionamento e smaltimento;
- Opere a verde;
- Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA).

#### **Progetto Ambientale della Cantierizzazione**

L'analisi degli aspetti ambientali connessi alla fase costruttiva delle opere è affrontata nell'ambito del Progetto Ambientale della Cantierizzazione il quale contiene la valutazione della significatività degli stessi e il conseguente dimensionamento degli interventi di mitigazione da adottare in fase di realizzazione. A tal fine è stata studiata l'ubicazione del cantiere, l'interferenza delle lavorazioni con i flussi di traffico locali, l'eventuale presenza di ricettori sensibili e l'inserimento ambientale e paesaggistico della cantierizzazione e delle opere di mitigazione temporanee.

L'analisi degli impatti sulle componenti ambientali è stata condotta in funzione dell'ubicazione dell'area di cantiere, delle lavorazioni condotte all'interno, delle tipologie di macchinari coinvolti e dei quantitativi di materiali movimentati per la realizzazione delle opere.

Sono state esaminate tutte le componenti quali archeologia, acque, atmosfera, rumore, rifiuti, etc. e per alcune di esse sono state prodotte delle simulazioni numeriche - anche tipologiche - che consentono di definire i livelli attesi ai ricettori, in corrispondenza del cantiere, del fronte avanzamento lavori e della viabilità afferente. A conclusione dell'analisi sono stati definiti, per le componenti ambientali ritenute

impattanti, gli interventi di mitigazione e/o prescrizioni operative finalizzate a garantire il rispetto dei limiti/soglie di riferimento durante l'avanzamento dei lavori.

### Gestione dei Materiali di Risulta e siti di approvvigionamento e smaltimento

Nella progettazione ambientale è stato incluso uno studio specifico volto all'individuazione delle modalità di gestione delle terre e rocce di scavo delle opere in progetto.

Gli interventi necessari alla realizzazione della Viabilità Gaudello saranno caratterizzati, infatti, dai seguenti flussi di materiali:

- materiali da scavo da riutilizzare nell'ambito dell'appalto, allo stato naturale, nello stesso sito in cui sono stati prodotti e senza l'impiego di viabilità esterna al cantiere per il trasporto, costituiti principalmente da terreno vegetale da reimpiegare per le opere di rinverdimento e mitigazione ambientale (scarpate del rilevato stradale, rotatoria, aree intercluse): tali materiali saranno gestiti in esclusione dal regime dei rifiuti, ai sensi del comma 1 lettera c dell'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e della L. 98/13;
- materiali di risulta non riutilizzabili nell'ambito delle lavorazioni, costituiti principalmente da materiali di scavo in esubero e conglomerati bituminosi: tali materiali saranno gestiti in regime rifiuti ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.;
- materiali da approvvigionare dall'esterno per la realizzazione dell'opera in progetto, costituiti principalmente da materiale da rilevato stradale, inerti per compactato e conglomerato bituminoso.

Pertanto, al fine di appurare la possibilità di soddisfare le esigenze del progetto, nella presente fase progettuale è stato eseguito il censimento degli impianti in grado di fornire materiali aventi caratteristiche e quantità simili a quelle richieste dal progetto stesso in termini di fabbisogno di inerti ed i siti idonei per il conferimento dei materiali prodotti in corso di realizzazione che si prevede di gestire in regime rifiuti (impianti di recupero/smaltimento).

Dalla documentazione presentata si evince che la società Italferr spa ha proposto di gestire i materiali di scavo come di seguito riportato:

PRODUZIONE MATERIALI DI RISULTA [mc]		POSSIBILE RIUTILIZZO INTERNO [mc]	FABBISOGNO [mc]		UTILIZZO INTERNO [mc]	APPROVVIG. ESTERNO [mc]	A RECUPERO/SMALTIMENTO [mc]
Materiali di scavo	27.000	27.000	Rilevati	30.330	-	30.330	9.000
			Rivestimento scarpate	1.500	1.500	-	
			Mitigazioni ambientali aree intercluse	16.400	16.400	-	
			Mitigazioni ambientali rotatoria	100	100	-	
Pavimentazioni stradali	1.000	-	Inerti per compactato e conglomerato bituminoso	6.075	-	6.075	1.000

Il Proponente suddivide i materiali come segue:

- i materiali da scavo che, a seconda delle caratteristiche geotecniche ed ambientali possono essere riutilizzati nello stesso sito di produzione allo stato naturale, senza l'utilizzo di viabilità esterna al cantiere e senza la necessità di preventivo trattamento **in esclusione dal regime dei rifiuti** ai sensi del comma 1 lettera c dell'art.185 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i. e della L. 98/13; tali materiali sono rappresentati sostanzialmente dal terreno vegetale che si prevede di riutilizzare per l'inerbimento delle scarpate e per gli interventi di ripristino a verde. Nello specifico, si prevede di gestire in tale regime circa **18.000 mc** di materiali di scavo di cui:
  - circa **1.500 mc** da riutilizzare per il rivestimento e successivo rinverdimento delle scarpate del rilevato stradale;

- o circa 16.400 mc da riutilizzare per le mitigazioni ambientali delle aree intercluse espropriate;
- o circa 100 mc da riutilizzare per le mitigazioni ambientali della rotatoria di nuova realizzazione;
- i materiali che si prevede di non riutilizzare nell'ambito delle lavorazioni (per caratteristiche geotecniche ed ambientali non idonee o perché non necessari alla realizzazione delle opere in progetto in relazione ai fabbisogni ed al sistema di cantierizzazione progettato), e che saranno quindi gestiti **in regime rifiuti** ai sensi della Parte IV del D. Lgs. 152/06 e s.m.i., privilegiando il conferimento presso siti esterni autorizzati al recupero e, solo secondariamente, prevedendo lo smaltimento finale in discarica; tali materiali sono rappresentati da:
  - o materiali di scavo in esubero rispetto ai possibili riutilizzi interni (previsti circa 9.000 mc) ai quali potrebbe essere attribuito il codice CER 17.05.04 "terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17.05.03";
  - o demolizioni delle pavimentazioni stradali (previsti circa 1.000 mc) ai quali potrebbe essere attribuito il codice CER 17.03.02 "miscele bituminose, diverse da quelle di cui alla voce 17.03.01" ed in parte il codice CER 17.09.04 "rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione".

La procedura da applicare è il DM 161/2012, che consente di gestire materiali da scavo anche se contaminati (valori analiti CSC superiori alla colonna A Tab 1 All. 5 Titolo V Parte IV D.Lgs 152/06 e smi) in regime di sottoprodotto. Nel caso in esame i materiali sono contaminati e quindi non gestibili fuori dal regime dei rifiuti. Dagli elaborati presentati si evince che è stato effettuato un unico sondaggio su 1100 ml, quando secondo la normativa per opere lineari dovrebbero esser almeno tre punti di prelievo 0 ml, 500 ml, 1000 ml (campione S57A (0 - 3m). Analizzando il rapporto prova n° 14LA08150 del 23/06/2014, si è evidenziato come nello stesso sondaggio e nello stesso intervallo stratigrafico ci siano valori degli analiti che superano i valori delle CSC alle stesse quote di campionamento. Inoltre, non si è a conoscenza della eventuale contaminazione dei materiali che saranno incontrati negli sbancamenti per realizzare la viabilità di progetto. Peraltro, anche ammesso di riferirsi all'art. 185 comma 1 lett.c del dlgs 152/2006, non si possono trasferire e stoccare i materiali da scavo nel cantiere in "ambiti" a piacere in quanto questo è regolamentato soltanto applicando il DM 161/2012 e con corredo dei documenti di trasporto.

Per i motivi sopra esposti le terre e le rocce di scavo non potranno essere gestite come descritto dal Proponente nell'elaborato "Piano Ambientale di Cantierizzazione" e quindi dovrà necessariamente essere predisposto un Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) ai sensi del D.lgs 161/2012 da sottoporre all'approvazione del MATTM.

### Opere a verde

Particolare attenzione è stata data alle specifiche caratteristiche dell'opera in progetto che si estende interamente allo scoperto, nonché alle aree intercluse previste, procedendo in primo luogo all'analisi del territorio, esaminato sotto molteplici aspetti: la morfologia, la geologia, il clima, l'uso del suolo, la vegetazione reale e potenziale. Di importanza rilevante sono da considerarsi, infine, l'analisi degli aspetti paesaggistici e le caratteristiche strutturali e infrastrutturali delle aree di intervento, sulla base delle quali sono state elaborate le proposte progettuali ritenute opportune per il migliore inserimento ambientale dell'opera stradale, che sostanzialmente comprendono interventi lungo la viabilità stradale ed interventi nelle aree intercluse.

### Piano di Monitoraggio Ambientale

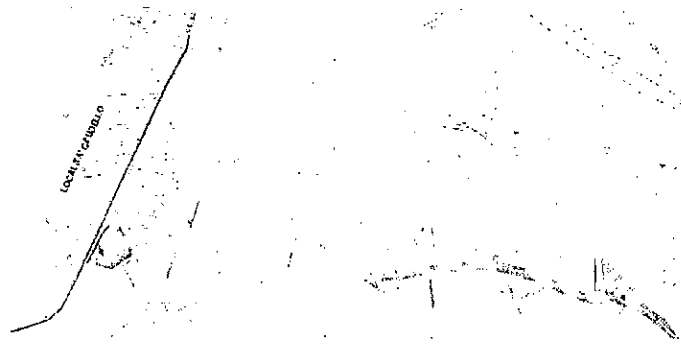
Il Progetto di Monitoraggio Ambientale è redatto ai sensi della normativa ambientale vigente e ha lo scopo di esaminare le eventuali variazioni che intervengono nell'ambiente a seguito della costruzione dell'opera, risalendo alle loro cause, al fine di determinare se tali variazioni siano imputabili all'opera in costruzione o realizzata e per ricercare i correttivi che meglio possano ricondurre gli effetti rilevati a dimensioni compatibili con la situazione ambientale preesistente.

Il monitoraggio dello stato ambientale, eseguito prima, durante e dopo la realizzazione dell'opera consentirà pertanto di:

- verificare l'effettivo manifestarsi delle previsioni d'impatto

- verificare l'efficacia dei sistemi di mitigazione posti in essere;
- garantire la gestione delle problematiche ambientali che possono manifestarsi nelle fasi di costruzione e di esercizio dell'infrastruttura ferroviaria;
- rilevare tempestivamente emergenze ambientali impreviste per potere intervenire con adeguati provvedimenti.

Il Piano individua i punti in cui eseguire le misure, nonché le modalità di esecuzione delle stesse. In funzione della tipologia di interventi previsti e dell'ubicazione dell'area di cantiere, il monitoraggio ambientale della Viabilità Gaudello si concentrerà sulle seguenti componenti: Suolo e sottosuolo, Atmosfera, Rumore e vibrazioni, Vibrazioni.. I ricettori sono stati individuati sulla base di un'analisi del territorio e degli studi ambientali svolti per il progetto in esame. La seguente figura di seguito riportata evidenzia le posizioni dei principali ricettori che potrebbero essere interessati dalle lavorazioni di cantiere.



Ricettori nelle vicinanze dell'area di intervento

Nel PMA, per le aree di intervento e per ciascuna area di cantiere, sono state individuate le componenti ambientali da monitorare, la tipologia di monitoraggio (orario, 24 h, settimanale, bisettimanale) e la frequenza delle campagne di misura nelle diverse fasi ante-operam, corso d'opera e post-operam (una volta, mensile, trimestrale). Per ognuna delle componenti ambientali selezionate sono stati definiti univocamente i siti nei quali predisporre le stazioni di monitoraggio per eseguire misure e prelievi, a seconda dei casi specifici. Per ognuno di tali punti si è previsto di individuarne la fase in cui esso verrà monitorato, le attività di monitoraggio che in esso avranno luogo e le relative frequenze e durate. Nel PMA per ogni componente ambientale, in funzione delle aree monitorate sono state individuate le frequenze delle campagne di misura nelle diverse fasi ante-operam, corso d'opera e post-operam.

Per quanto riguarda la durata delle misure, essa è legata generalmente ad aspetti normativi o ad aspetti di significatività e rappresentatività dei dati. In particolare, per la fase corso d'opera le frequenze sono legate soprattutto ai tempi di realizzazione dell'opera o ai tempi di permanenza del cantiere. La durata complessiva del monitoraggio in corso d'opera quindi dipenderà chiaramente dai tempi di realizzazione dell'opera stessa ma soprattutto dalla durata delle lavorazioni più impattanti legate alle componenti da monitorare.

**CONSIDERATO** che per quanto concerne la considerazione degli aspetti archeologici:

Nell'ambito della progettazione preliminare dell'intervento in oggetto, in accordo con le indicazioni impartite dal MIBACT, è stata eseguita una campagna di carotaggi geoarcheologici e una campagna di ricognizione archeologica di superficie, i cui esiti sono stati formalmente trasmessi da Italferr con nota prot. DT.AAA.0061498.13.U; sulla base delle risultanze archeologiche, la Soprintendenza BB.CC.AA., con nota prot. n. 17238, del 19/11/2014, ha formulato le prescrizioni relative ai sondaggi di scavo da eseguire nell'ambito delle opere anticipate. Il progetto delle indagini archeologiche, redatto da Italferr spa, è stato trasmesso e approvato dalla Soprintendenza Archeologica, con nota prot. n. 1007 del 26/01/2015. Con parere n° 10604/34.19.04/271 del 07/05/2015 il MIBAC ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

**CONSIDERATE** inoltre le prescrizioni e raccomandazioni contenute Delibera CIPE n.2 del 18/02/2013, nonché le controdeduzioni del proponente, come di seguito sintetizzate:



Prescrizioni e raccomandazioni Delibera CIPE n.2 del 18/02/2013

	Prescrizione/raccomandazione	Descrizione	Valutazione
	<b>Prescrizioni in sede di progettazione definitiva</b>		
01	Sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale (SIA) esaminato e nelle sue integrazioni, alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici.	<p>Il Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto prevede un attento studio degli impatti generati dalla realizzazione dell'opera sulle matrici ambientali ritenute significative ed il conseguente dimensionamento degli interventi di mitigazione in fase di cantiere. Tali aspetti sono descritti e valorizzati negli elaborati del Progetto Ambientale della Cantierizzazione.</p> <p>La collocazione ambientale dell'opera nel contesto territoriale in cui essa si inserisce è stata inoltre valorizzata dalla progettazione degli interventi di inserimento paesaggistico rispondenti ai requisiti naturali del territorio attraversato e descritti negli elaborati delle Opere a Verde.</p> <p>In riferimento alle caratteristiche non urbanizzate del territorio in esame ed all'assenza di impatto in fase di esercizio, ipotizzata in funzione dei modesti flussi veicolari previsti in transito sulla viabilità in progetto, non sono previsti interventi di mitigazione permanenti relativamente alle componenti Rumore e Vibrazioni.</p> <p>Per la progettazione delle opere a verde, il cui dato progettuale di partenza è rappresentato dalla morfologia della viabilità a fine lavori con scarpate e fasce di pertinenza, così come si presenteranno una volta formate e definitivamente sagomate, è stato preso come riferimento il Progetto Preliminare sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ed autorizzato con Delibera CIPE n. 02/2013 del 18/02/2013 (pubblicata sulla G.U. del 27/07/2013) integrato con le prescrizioni ricevute in sede di approvazione dello stesso e con le ulteriori ottimizzazioni progettuali scaturite dall'elaborazione del presente Progetto Definitivo.</p>	Ottemperata
02	Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in argomento.	<p>Vista la tipologia dell'intervento e la durata contenuta dei lavori, le opere di mitigazione ambientale previste da progetto (sistemazioni a verde) potranno essere eseguite solo nella fase conclusiva di realizzazione della nuova viabilità e di contestuale liberazione delle aree di cantiere. Vedasi programma dei lavori</p>	Ottemperata

*[Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the right side.]*

03	<p>Adottare, per il viadotto che attraversa il centro commerciale "Le porte di Napoli" la stessa tipologia di opera prevista per il tratto iniziale fino all'attraversamento dell'Asse mediano escluso.</p>	<p>Non applicabile in quanto non pertinente all'intervento oggetto della presente verifica di ottemperanza. A tale prescrizione verrà dato seguito nell'ambito del Progetto Definitivo dell'intera tratta Napoli – Cancellò.</p>	Non applicabile
04	<p>Effettuare, nei casi specifici di ricettori delle vibrazioni, una analisi dettagliata nelle fasi di esercizio e di cantiere, studiando l'efficacia interventi di mitigazione ipotizzati tenendo conto delle specifiche situazioni locali e della capacità di attenuazione in funzione dello spettro di frequenza della vibrazione, per definirne in dettaglio la progettazione così da garantire il rispetto dei limiti delle norme UNI 9614, unitamente all'attività di monitoraggio.</p>	<p>Negli elaborati specialistici del Progetto Ambientale della Cantierizzazione è stata eseguita l'analisi degli impatti potenziali sulla componente vibrazionale al fine dell'individuazione delle azioni operative necessarie in fase di costruzione della viabilità in oggetto. Il controllo degli impatti sulla componente vibrazionale in fase di cantiere sarà inoltre garantito attraverso il monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam e corso d'opera ai sensi di quanto indicato nelle norme UNI di riferimento (UNI 9614) e secondo quanto descritto negli elaborati del Progetto di Monitoraggio Ambientale.</p>	Ottemperata
05	<p>Procedere, nei casi specifici di ricettori sottoposti all'impatto acustico, a una ulteriore caratterizzazione degli edifici relativamente alla destinazione d'uso, l'appartenenza alle fasce di pertinenza dell'infrastruttura in oggetto o di altre infrastrutture, al fine di valutarne la concorsualità, unitamente alla caratterizzazione acustica ante operam, condotta mediante monitoraggio acustico, al fine della taratura del modello di simulazione e della definizione e del dettaglio dimensionamento delle opere di mitigazione.</p>	<p>In riferimento alle caratteristiche non urbanizzate del territorio in esame ed agli impatti previsti in fase di esercizio della viabilità in oggetto, non sono stati eseguiti modelli previsionali per la valutazione degli impatti acustici. Il Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto prevede invece un attento studio degli impatti acustici generati dalla realizzazione dell'opera in fase di cantiere ed il conseguente dimensionamento degli interventi di mitigazione. Tali aspetti sono descritti negli elaborati del Progetto Ambientale della Cantierizzazione. A maggior cautela, il controllo degli impatti sulla componente rumore in fase di cantiere è comunque garantito dalle attività di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam e corso d'opera.</p>	Ottemperata

06	<p>Ottimizzare la progettazione delle barriere antirumore, adottando soluzioni innovative, per perseguire la loro maggior efficacia con la loro migliore qualità estetica architettonica e funzionale, sia dal punto di vista esterno sia interno alla linea, tenendo anche conto della possibilità di riduzione della sorgente sia con interventi sul binario sia sul materiale rotabile. Si richiamano pertanto le barriere acustiche integrate da verde di mascheramento, barriere concave che consentono la riduzione dell'altezza e sono meglio percepite, l'impiego dove possibile di barriere costituite da essenze arbustive, dossi cespugliati.</p>	<p>Non applicabile in quanto non pertinente all'intervento oggetto della presente verifica di ottemperanza.</p>	Non applicabile
07	<p>Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica; assumere come riferimento; "Linee guida per capitolati speciali per interventi d'ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997.</p>	<p>La collocazione ambientale della viabilità in oggetto nel contesto territoriale in cui essa si inserisce è stata valorizzata dalla progettazione degli interventi di inserimento paesaggistico rispondenti ai requisiti naturali del territorio attraversato, prevedendo l'impianto di specie autoctone ed assicurando la necessaria manutenzione delle stesse nonché la garanzia di attecchimento. Nella progettazione ambientale si è fatto inoltre riferimento agli indirizzi metodologici usualmente adottati nella progettazione delle grandi opere infrastrutturali nonché a quanto contenuto nel Capitolato Generale Tecnico di Appalto delle Opere Civili - Parte II - Sezione 15 "Opere a Verde" (RFI DTC SICS SP IFS 001 A del 30/06/2014).</p>	Ottemperata
08	<p>Realizzare interventi mirati per la rinaturalizzazione di ambiti degradati, per la creazione di nuove aree con vegetazione autoctona in continuità con le macchie boscate esistenti o l'ampliamento delle formazioni vegetali lineari (siepi e filari) in grado di svolgere la funzione di corridoi ecologici.</p>	<p>Lo specifico intervento in progetto non ricade all'interno di ambiti degradati, bensì in territori caratterizzati da insediamenti agricoli. Si rimanda, comunque, a quanto specificato al punto precedente (7).</p>	Ottemperata

5

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

09	<p>Introdurre in affiancamento al canale Regi Lagni elementi compensativi della qualità del rapporto tra campagna e canale, relazione interferita dalla interposizione della linea ferroviaria.</p>	<p>Non applicabile in quanto non pertinente all'intervento oggetto della presente verifica di ottemperanza. A tale prescrizione verrà dato seguito nell'ambito del Progetto Definitivo dell'intera tratta Napoli - Cancellò.</p>	Non applicabile
10	<p>Dettagliare la qualità e quantità delle emissioni in atmosfera e degli scarichi idrici in fase di cantierizzazione e le misure proposte per evitare il superamento dei limiti previsti dalla normativa vigente</p>	<p>Il Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto contiene il dimensionamento degli interventi di mitigazione ambientale da adottare in fase di cantiere supportato da un'attenta analisi e modellazione degli impatti generati dalla realizzazione dell'opera sulle componenti ambientali ritenute significative, tra cui la componente atmosfera.</p>	Ottemperata con Prescrizioni
11	<p>Approfondire e verificare l'analisi previsionale del rumore in fase di cantiere, specificando la localizzazione, la tipologia e le modalità delle opere di mitigazione acustica</p>	<p>Il Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto prevede un attento studio degli impatti acustici generati dalla realizzazione dell'opera in fase di cantiere ed il conseguente dimensionamento degli interventi di mitigazione.</p>	Ottemperata
12	<p>Definire il Piano di deposito temporaneo dei materiali di scavo, individuando le aree di stoccaggio provvisorio; prevedere le modalità di conservazione della coltre vegetale ai fini del riutilizzo.</p>	<p>Nel rispetto dei principi generali di tutela ambientale di prediligere il riutilizzo dei materiali piuttosto che lo smaltimento degli stessi, il Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto prevede di riutilizzare il terreno vegetale movimentato nella realizzazione delle opere per gli interventi di rinaturalizzazione e di ripristino a verde. Le modalità di gestione dei materiali di risulta, ivi compresi i sistemi di stoccaggio temporaneo previsti, sono descritte nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione, nonché nel Progetto di Monitoraggio Ambientale. In particolare, relativamente al terreno vegetale si prevede il deposito provvisorio presso l'area di cantiere opportunamente allestita secondo quanto previsto dalla normativa ambientale vigente in attesa del successivo utilizzo nell'ambito degli interventi di rinverdimento delle scarpate del rilevato stradale, della rotatoria e delle aree intercluse da espropriare, per un quantitativo tale da soddisfare i fabbisogni del progetto.</p>	Non Ottemperata

13	<p>Caratterizzare le terre e rocce di scavo destinate sia al riutilizzo per le attività di cantiere sia al riambientamento di siti oggetto di attività estrattive progresse o in essere dovranno essere caratterizzate secondo quanto previsto dall'art. 186 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.</p>	<p>Il Progetto Ambientale della Cantierizzazione all'interno della sezione Rifiuti e materiali di risulta, considerate le limitate volumetrie in gioco, la natura dei materiali scavati ed il sistema di cantierizzazione progettato, prevede esclusivamente il riutilizzo del terreno vegetale movimentato nella realizzazione delle opere per gli interventi di rinaturalizzazione e di ripristino a verde, ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. nonché, per gli esigui quantitativi di materiali in esubero non riutilizzabili, la gestione in regime rifiuti ai sensi della Parte IV dello stesso Decreto.</p> <p>Si rende necessario predisporre il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) da sottoporre all'approvazione del MATTM ai sensi del D.M. n. 161 del 10 agosto 2012.</p>	Non Ottemperata
14	<p>Gestire le terre da scavo, nel caso di un superamento dei limiti di riferimento per il riutilizzo, come rifiuti con attribuzione di codice CER 170503 o 170504, a seconda delle risultanze delle analisi condotte e, come tali sottoposte al test di cessione ai sensi del decreto ministeriale 3 agosto 2005 per definire a quale tipologia di discarica devono essere conferite.</p>	<p>Il Progetto Ambientale della Cantierizzazione all'interno della sezione Rifiuti e materiali di risulta, e specificato sopra, prevede sostanzialmente il riutilizzo del terreno movimentato nella realizzazione delle opere ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e, in minima parte, la gestione in regime rifiuti ai sensi della Parte IV dello stesso Decreto.</p> <p>In riferimento agli esigui quantitativi di materiali in esubero non riutilizzabili che si prevede di gestire in qualità di rifiuti, in fase progettuale sono state eseguite alcune analisi di caratterizzazione ante operam necessarie all'individuazione dei possibili impianti di destinazione finale dei rifiuti (verifica possibilità di recupero ai sensi del D.M. 05/02/98 e s.m.i. e verifica ammissibilità in discarica ai sensi del D.M. 27/09/2010).</p> <p>Si rende necessario predisporre il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) da sottoporre all'approvazione del MATTM ai sensi del D.M. n. 161 del 10 agosto 2012.</p>	Non Ottemperata
15	<p>Adeguate il piano di monitoraggio ambientale alle norme tecniche dell'allegato XXI del D.lvo 163/2006 e in particolare riguardo alla definizione delle soglie di attenzione e alle procedure di previsione e di risoluzione delle criticità.</p>	<p>Il Progetto di Monitoraggio Ambientale redatto per lo specifico intervento in oggetto risulta rispondente alle Norme Tecniche dell'Allegato XXI del D.Lgs. 163/06 e s.m.i. nonché alle ultime "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.)" redatte dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e dall'ISPRA nell'anno 2014.</p>	Ottemperata

16	Rivestire in pietra di tufo il muro di contenimento a ridosso della linea ferroviaria.	Non applicabile in quanto non pertinente all'intervento oggetto della presente verifica di ottemperanza.	Non Applicabile
17	Realizzare una campagna di carotaggi geo-archeologici, integrati con ricognizione di superficie e saggi archeologici di verifica, da condurre secondo un programma concordato con la Soprintendenza competente per territorio.	Nell'ambito della progettazione preliminare dell'intervento in oggetto, in accordo con le indicazioni impartite dal MiBAC, è stata eseguita una campagna di carotaggi geo-archeologici e una campagna di ricognizione archeologica di superficie, i cui esiti sono stati formalmente trasmessi da Italferr con nota prot. DT.AAA.0061498.13.U; sulla base delle risultanze archeologiche, la Soprintendenza, con nota prot. n. 17238, del 19/11/2014, ha formulato le prescrizioni relative ai sondaggi di scavo da eseguire nell'ambito delle opere anticipate. Il progetto delle indagini archeologiche, redatto da Italferr, è stato trasmesso e approvato dalla Soprintendenza Archeologica, con nota prot. n. 1007 del 26/01/2015. Con parere n° 10604/34.19.04/271 del 07/05/2015 il MiBAC ha espresso parere favorevole con prescrizioni.	Ottemperata con prescrizioni
18	Dettagliare nell'ambito del cronoprogramma del progetto della variante di Acerra, già allegato al CIS della Direttrice ferroviaria Napoli - Bari, anche la tempistica relativa alla liberazione del sedime occupato dai binari della linea storica nell'ambito urbano di Acerra.	Non applicabile in quanto non pertinente all'intervento oggetto della presente verifica di ottemperanza.	Non Applicabile
<b>Prescrizioni durante la fase realizzativa</b>			
1	Ripristinare, al termine dei lavori, ciascun sito di lavorazione alle condizioni iniziali e restituirlo per l'uso originario, con l'eccezione di quelle parti occupate dalla nuova linea ferroviaria o altrimenti destinate dal progetto di riqualificazione ambientale.	Il progetto definitivo prevede che tutte le aree di cantiere saranno liberate ad ultimazione dei lavori e ripristinate nelle condizioni ante operam; parte delle aree saranno, nello specifico, oggetto di opere di sistemazione a verde secondo quanto previsto dal progetto.	Ottemperata Applicabile in fase di fine Lavori

Raccomandazioni in sede di progettazione definitiva	
1	<p>Scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali.</p> <p>Il Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto contiene il dimensionamento degli interventi di mitigazione ambientale da adottare in fase di cantiere supportato da un'attenta analisi e modellazione degli impatti generati dalla realizzazione dell'opera sulle componenti ambientali ritenute significative. Tali aspetti sono descritti negli elaborati del Progetto Ambientale della Cantierizzazione mentre la valutazione dell'efficacia degli interventi di mitigazione sarà possibile adottando quanto previsto dal Progetto di Monitoraggio Ambientale.</p>
2	<p>Promuovere un'intesa con gli enti e le istituzioni sottoscrittori del CIS e interessati alla realizzazione dell'opera per la definizione di un progetto di recupero e riqualificazione urbana della suddetta area, con individuazione di nuove funzionalità di pubblico interesse, da gestire anche in forma di partenariato pubblico - privato.</p> <p>Non applicabile in quanto non pertinente all'intervento oggetto della presente verifica di ottemperanza.</p>
Raccomandazioni durante la fase realizzativa	
1	<p>Assicurarsi che l'Appaltatore dell'Infrastruttura posseda o, in mancanza acquisisca, dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere.</p> <p>Italferr prevede già come requisito di accesso alle gare d'appalto che l'Appaltatore sia in possesso di una certificazione ai sensi della norma UNI EN ISO 14001. Ad ogni modo, all'interno dei Contratti d'appalto è espressamente evidenziato che l'Appaltatore si obbliga a predisporre ed attuare per tutta la durata dei lavori un Sistema di Gestione Ambientale (SGA) delle attività di cantiere esteso a tutti i siti in cui si svolgono le attività affidate, implementato secondo i requisiti della norma UNI EN ISO 14001.</p>

Ottemperata

Non Applicabile

Ottemperata - Applicabile  
in fase realizzativa

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

ai fini della Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185, commi 4 e 5 del D.Lgs 163/2006 del Progetto Definitivo "Itinerario Napoli – Bari, variante linea ferroviaria Cancellò – Napoli" - Viabilità Gaudello valuta che:

- sussiste una sostanziale coerenza del Progetto definitivo con il precedente Progetto Preliminare che ha già ottenuto la pronuncia di compatibilità ambientale;
- in riferimento alla Delibera CIPE n.2 del 18/02/2013 le Prescrizioni n° 1, 2, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 15, 17 risultano Ottemperate (di cui la n° 10 e 17 con ulteriori prescrizioni); le prescrizioni n° 12, 13, 14 risultano Non Ottemperate; le prescrizioni n° 3, 6, 9, 16, 18 risultano Non Applicabili poiché non inerenti al progetto presentato. La Prescrizione durante la fase realizzativa (n° 1) risulta Ottemperata). Le Raccomandazioni in sede di progettazione definitiva risultano Ottemperate (n°1) o Non Applicabili (n°2). La Raccomandazione durante la fase realizzativa risulta ottemperata (n°1).

Inoltre, dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni:

1. prima dell'inizio dei lavori dovrà necessariamente essere predisposto il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) da sottoporre all'approvazione del MATTM ai sensi del D.M. n. 161 del 10 agosto 2012.
2. l'Appaltatore dovrà provvedere alla richiesta delle autorizzazione di impianto cantiere, con particolare riferimento agli scarichi idrici ed alle emissioni in atmosfera provenienti dagli specifici apprestamenti installati prima dell'inizio dei lavori. Inoltre, la corretta applicazione dei disposti autorizzativi, nonché il controllo del rispetto dei limiti normativi di riferimento dovranno essere monitorati anche attraverso l'implementazione e l'adozione del Sistema di Gestione Ambientale (SGA).
3. in fase di progettazione esecutiva si dovranno analizzare con attenzione tutte le eventuali problematiche dal punto di vista geotecnico, sismico e idrogeologico, in modo da escludere o limitare i problemi connessi con la natura dei terreni e delle loro caratteristiche, prevedendo in anticipo le eventuali problematiche in fase costruttiva e le tratte che dovranno essere oggetto nelle successive fasi di maggiori approfondimenti d'indagine.
4. in fase di progettazione esecutiva si dovranno prevedere, laddove necessario, opportune opere di sistemazione idraulica e di regimazione delle acque superficiali del tratto di strada in questione. Infatti alcune porzioni del settore in esame intercettano aree cartografate nel P.A.I. come conche endoreiche dove, in particolari condizioni di afflussi idrici, la falda può divenire sub-affiorante.
5. Prescrizioni MIBAC di cui al parere prot. 10604/34.19.04/271 del 07/05/2015 acquisito dalla DVA con nota DVA-2015-0012636 del 12/05/2015:
  - Considerato che nell'ambito del saggio n. 91, alla profondità di m 0,40 dal p.d.c., sono state portate in luce strutture murarie, immobili per definizione, di epoca romana e che trattasi di resti non valorizzabili in situ in considerazione del ridotto stato di conservazione dovuto alla scarsa profondità di giacitura che ha comportato nei secoli continue interferenze con le attività agricole, dovranno essere valutate con attenzione e sottoposte alla competenze della Soprintendenza Archeologica della Campania ipotesi operative che non comportino danneggiamenti a tali resti archeologici, garantendone la conservazione, anche tramite interrimento. Tale contesto dovrà inoltre essere interamente indagato nell'ambito dell'area di sedime dell'opera in progetto e dei relativi annessi.
  - I contesti archeologici individuati entro i saggi di scavo già aperti (battuti, canali) dovranno anch'essi essere interamente scavati nell'ambito dell'area di sedime dell'opera in progetto e dei relativi annessi.



Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

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

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

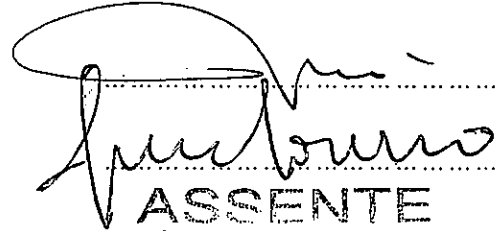
Dott. Siro Corezzi

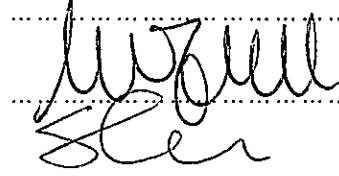
Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

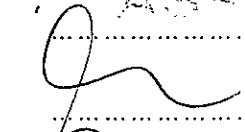
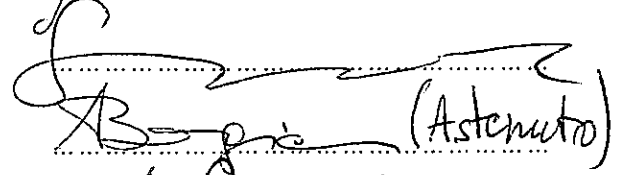
Dott. Marco De Giorgi

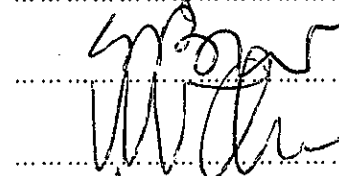
Ing. Chiara Di Mambro

  
ASSENTE

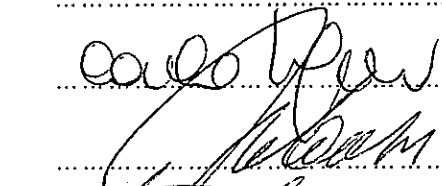
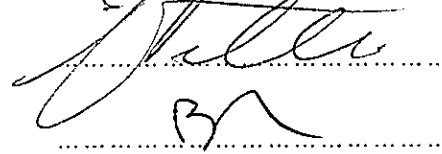
  
ASSENTE

  
ASSENTE

  
 (Astenuto)

  
ASSENTE

ASSENTE

  
  
ASSENTE

ASSENTE

  
17

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

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

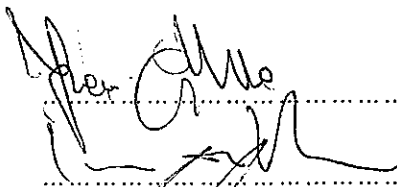
Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

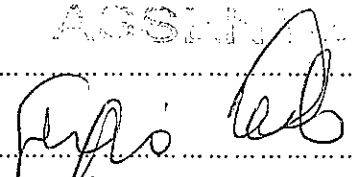

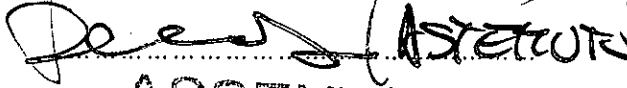
Avv. Xavier Santiapichi

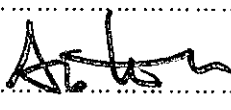
Dott. Paolo Saraceno

  
ASSENTE

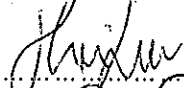

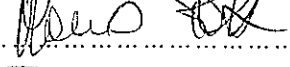
ASSENTE

ASSENTE

  
  
  
ASSENTE

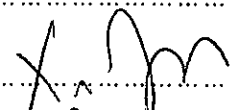


ASSENTE

  
ASSENTE



  
ASSENTE

PROGETTO DEFINITIVO  
CANCELLO - NAPOLI

Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE