Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO

VISTO l'art. 7, comma 3 del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs. del 29 giugno 2010, n. 128;

VISTI gli articoli 26 e 28 del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs. del 29 giugno 2010, n. 128;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 4, comma 5, del D.lgs. 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 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*" e, in particolare, l'art. 9, che prevede l'istituzione della "Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.", nonché le successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, n. 123;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto definitivo di realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova adeguamento sistema A7 - A10 – A12, ricadente nel territorio del Comune di Genova, presentata dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., con sede legale in via Alberto Bergamini n. 50, 00159 Roma con nota acquisita al prot. n. DVA-2011-0014934 in data 21 giugno 2011;

PRESO ATTO dell'annuncio relativo alla domanda di valutazione di impatto ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale e della sintesi non tecnica, per la pubblica consultazione, avvenuto in data 15 giugno 2011, su i quotidiani "La Repubblica" ed "Il Secolo XIX";

VISTA la documentazione trasmessa dal soggetto proponente a corredo dell'istanza di valutazione di impatto ambientale acquisita in data 21 giugno 2011, nonché le integrazioni e chiarimenti pervenuta nel corso dell'iter istruttorio;

PRESO ATTO che l'intervento in esame si riferisce al progetto definitivo di realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova adeguamento sistema A7- A10 – A12, che consiste in un potenziamento fuori sede della A10 tra Genova Ovest e Vesima, nella realizzazione della nuova carreggiata nord della A7 tra Genova Ovest e Genova Bolzaneto, nel potenziamento dell'interconnessione A7/A12 da Genova Bolzaneto (A7) a Genova Est (A12) e da Genova Ovest (A7) a Genova Est (A12);

che in merito alle alternative di progetto, quella di non intervento è stata esaminata sotto i profili decisionale, trasportistico ed ambientale e ritenuta non perseguibile anche sulla base di quanto espresso da Regione Liguria, Provincia di Genova e Comune di Genova, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Autorità Portuale di Genova, ANAS SpA, e riportato nel Protocollo di Intesa per la realizzazione del Nodo stradale ed autostradale di Genova, del 8 Febbraio 2010, così come pure confermato nelle proprie valutazioni espresse con il proprio parere 1282/2013 dalla Commissione Tecnica per le valutazioni ambientali;

che la soluzione sviluppata come progetto definitivo è frutto dell'elaborazione di diverse ipotesi di configurazione del Nodo autostradale, sviluppate a differenti livelli di progettazione che hanno visto il concorso nella loro valutazione degli Enti territoriali;

PRESO ATTO che funzionale alla realizzazione dell'opera è, inoltre, la cosiddetta opera a mare che costituisce il principale sito di riutilizzo delle terre provenienti dagli scavi delle gallerie autostradali, insiste nell'area portuale di Genova e permette l'ampliamento dell'attuale banchina a servizio dell'Aeroporto Cristoforo Colombo, mediante la realizzazione di un nuovo rilevato, da eseguirsi all'interno del Canale di Calma, in prosecuzione dell'area aeroportuale esistente;

PRESO ATTO che:

- l'ASPI ha presentato l'istanza per la valutazione ambientale dell'opera a mare che costituisce adeguamento regolamentare della strip (fascia laterale) dell'Aeroporto di Genova e incide sulla ampiezza del canale di calma del porto di Genova; è in corso di definizione finale l'Accordo di programma tra l'Autorità Portuale del Porto di Genova, l'ENAC e l'ASPI che autorizza l'ASPI ad operare e gestire l'opera a mare anche per conto delle due amministrazioni pubbliche coinvolte;
- la presente valutazione ambientale include la valutazione ambientale dell'adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Genova sul quale il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici ha espresso avviso favorevole con il voto n. 68 del 28 novembre 2012, ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994;
- la presente valutazione ambientale include la valutazione ambientale dell'ampliamento del sedime aeroportuale, funzionale all'adeguamento regolamentare della fascia laterale dell'Aeroporto di Genova, oggi oggetto di deroga permanente, senza modificare la potenzialità e capacità

dell'Aeroporto già autorizzato nel suo esercizio, previa autorizzazione ambientale con DEC VIA n. 6916 del 23 gennaio 2002;

VISTO il provvedimento direttoriale, prot. DVA-2013-14268 del 18/06/2013, con cui è approvato, ai sensi dell'art. 5, comma 3 del D.M. 161/2012, il Piano di Utilizzo dei materiali di scavo presentato dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., per il Progetto Nodo stradale ed autostradale di Genova adeguamento del sistema A7 - A10 - A12, sulla base del parere positivo con prescrizioni n. 1239 del 24 maggio 2013, espresso dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale V.I.A./V.A.S.

PRESO ATTO che, il citato provvedimento direttoriale 14268/2013, dispone che la durata di validità del Piano di Utilizzo è di 8,5 anni dall'inizio dei lavori che dovrà avvenire entro 2 anni dall'emanazione del decreto di compatibilità ambientale relativo al progetto Nodo stradale ed autostradale di Genova adeguamento del sistema A7 — A10 — A12.;

che, in recepimento di quanto indicato nel parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS è istituito presso la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali dello scrivente Ministero il Comitato di Controllo "Nodo stradale ed autostradale di Genova adeguamento del sistema A7 — A10 — A12" coordinato dal Ministero dell'Ambiente e composto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dalla Regione Liguria e da ARPA Liguria. Con successivo provvedimento ministeriale della Direzione Generale competente si provvederà alla costituzione del Comitato di Controllo, i cui oneri di funzionamento sono posti a carico della Soc. Autostrade per l'Italia p.A.. Il Ministero si riserva, negli eventuali successivi provvedimenti, di estendere al predetto Comitato di Controllo ulteriori compiti tra cui quello di sovrintendere alla escuzione del Monitoraggio Ambientale e di verificare il rispetto delle eventuali prescrizioni emanate.

Il Ministro dell'Ambiente

e della Tutela del Territorio e del Mare

ACQUISITO il parere della Regione Liguria espresso con Delibera di Giunta Regionale n. 1508/2012 del 7 dicembre 2012, trasmessa con nota della Regione Liguria, prot. n. PG/2012/182259, del 24 dicembre 2012, assunta al prot. DVA-2013-398 del 08/01/2013, che, allegata al presente decreto, ne costituisce parte integrante con cui è ritenuto che "*il giudizio di compatibilità ambientale positivo è da vincolare alle prescrizioni indicate nel parere del CTVIA 270B del 4/12/2012, per il superamento delle carenze conoscitive e alle integrazioni del progetto che risolvano le problematiche di natura funzionale evidenziate.*" e che "*In caso di pronuncia positiva di compatibilità ambientale le prescrizioni indicate nel citato voto 270B del Comitato Tecnico per il Territorio – Sezione per la VIA dovranno essere ottemperate prima della conclusione del procedimento di approvazione del progetto (Conferenza di Servizi).*"

ACQUISITO il parere positivo con prescrizioni n. 1282 del 28 giugno 2013, dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale V.I.A. e V.A.S., a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

CONSIDERATO che nel citato parere 1282/2013 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale V.I.A. e V.A.S., ha valutato che "*tenuto conto dei pareri della Regione Liguria e delle prescrizioni del CTVIA regionale, si evidenzia che la natura e la consistenza degli approfondimenti richiesti possano trovare soluzioni maggiormente soddisfacenti nell'ambito del progetto esecutivo, anche tenuto conto che le mancanze di alcune informazioni e puntuali rilevamenti ambientali, che nello studio vengono compensati da modellazioni e analisi di rischio, sono principalmente dovuti ad impedimenti fisici, divieti di accesso, acclività del sito, aree boscate, interferenze infrastrutturali, che non potrebbero essere colmate prima dell'entrata in possesso delle aree e, comunque, nell'ambito del progetto definitivo; si evidenzia inoltre che anche la caratterizzazione ambientale dei materiali di scavo è stata rinviata in corso d'opera, ai sensi dell'allegato 8 del Regolamento di cui al DM 161/2012, per l'impossibilità fisica di effettuare tutti i sondaggi nell'ambito del progetto definitivo;*":

PRESO ATTO che per quanto sopra, con il citato parere n. 1282 del 28 giugno 2013, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale V.I.A. e V.A.S. nel formulare il proprio quadro prescrittivo ha esaminato le valutazioni e il quadro prescrittivo espresso nella citata Delibera di Giunta Regionale n. 1508/2012 del 7 dicembre 2012;

ACQUISITO il parere favorevole con prescrizioni espresso dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo prot. n. DG/PBAAC/ 34.19.04/21697 del 19 agosto 2013, assunto al prot. DVA-2013-19412 del 22 agosto 2013, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

PRESO ATTO che sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., riportate nel citato parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale V.I.A. e V.A.S., n. 1282 del 28 giugno 2013, che dette osservazioni sono state esaminate ai fini dell'espressione del parere stesso, e che se ne è tenuto conto nel parere e nell'annesso quadro prescrittivo;

PRESO ATTO che per i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS) tutelate a livello comunitario localizzate nelle vicinanze o all'interno dell'area di progetto, è stata elaborata la valutazione di incidenza ai sensi del DPR n. 357/1997 come modificato dal DPR n. 120/2007, effettuata dal proponente;

CONSIDERATO che sulla base dello studio di incidenza ambientale, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale V.I.A. e V.A.S., tenuto conto del citato parere della Regione Liguria, ha valutato:

- *che sono stati individuati e valutati i possibili effetti del progetto sulle componenti ambientali, con particolare riferimento agli habitat della rete Natura 2000, basandosi su dati territoriali reali, emersi dalle indagini in campo. È stata quindi definita una soglia oltre la quale il rischio di interferenza tra l'opera e l'ambiente è stato considerato non accettabile e pertanto tale da necessitare l'intervento con opere di mitigazione, atte a riportare il livello di rischio al di sotto di tale soglia. Lo studio effettuato ha portato ad*

escludere l'interferenza tra progetto e habitat di interesse naturalistico e conservazionistico, valutando per l'azione derivante dagli scavi degli imbocchi in galleria un valore di rischio nullo;

- *che per quanto riguarda il rischio di isterilimento delle sorgenti, e la possibile alterazione della composizione faunistica e della fisiologia degli habitat, è stato rilevato che per tutte le aree, ad eccezione di tre, il valore di rischio è risultato tale da non far presupporre possibili interferenze con le componenti in esame; per le 3 aree, per le quali è stato ritenuto opportuno abbassare il livello di rischio, sono previsti due tipologie di interventi mitigativi da utilizzare nel caso che si verifichi un'interferenza:*
  - *i primi volti alla riduzione del rischio attraverso l'abbattimento della pericolosità, realizzando opportuni sistemi di impermeabilizzazione dell'opera rendendola così non drenante– azione prevista per l'ambito 3 Torrente Branega;*
  - *i secondi volti a ripristinare le aree interferite attraverso interventi atti al recupero degli habitat delle specie presenti in tali ambiti. Tale seconda tipologia – applicata agli ambiti 2 Versante Occidentale Monte Amandola e 4 Bric delle Monache – prevede la realizzazione di piccoli invasi, di dimensioni tali da permettere la raccolta delle acque piovane e di ruscellamento, volti a ricreare l'habitat naturale delle specie anfibie presenti nell'area e permettendone così le attività riproduttive.*

che "*non si rilevano incidenze ambientali non mitigabili; occorre tuttavia prevedere un monitoraggio piezometrico continuo delle sorgenti e delle acque sotterranee a rischio per verificare un eventuale trend negativo di incidenza e adottare le opportune misure di mitigazione e, nell'occorrenza, di compensazione; in tal caso, dovranno essere seguite le procedure previste dall'art. 6 par. 4 della Direttiva 92/43/CEE e dall'art. 9 della Direttiva 147/2009 CEE e art. 5 c. 9 DPR 357 dell'8/9/97 e ss. mm. ed ii*";

CONSIDERATO che, ai sensi dell'articolo 26, comma 4, del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., il provvedimento di valutazione di impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;

ATTESO che ai sensi dell'articolo 26, comma 4, del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii., sulla base di quanto indicato dal proponente in sede di istruttoria di VIA, si è provveduto ad una ricognizione delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, relativi al livello di progettazione oggetto del procedimento di VIA medesimo.

E' fatta salva l'acquisizione in sede di definizione del procedimento autorizzativo di eventuali ulteriori rinvenibili autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale

Sono fatte salve, e quindi non comprese nel presente atto, le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in terna di patrimonio culturale eventualmente da rilasciare da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e dalla Regione;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi dell'art. 26 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., al rilascio della compatibilità ambientale del progetto sopraindicato, sulla base di quanto premesso;

D E C R E T A

la compatibilità ambientale del progetto definitivo di realizzazione del "Nodo stradale ed autostradale di Genova adeguamento sistema A7 - A10 – A12", ricadente nel territorio del Comune di Genova, presentato dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., nel rispetto delle prescrizioni che di seguito si riportano:

A. *Quadro prescrittivo aggregato della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e della Regione Liguria*

1. devono essere ottemperate tutte le condizioni del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, come da parere n. 1239 del 24/05/2013 della Commissione VIA e VAS;

2. fatta salva la competenza dell'ARPA Liguria, dovrà essere costituito il Comitato di Controllo, come previsto dalle condizioni imposte dal parere n. 1239 del 24/05/2013 della Commissione Tecnica VIA-VAS sul Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, e dovrà anche effettuare tutte le attività occorrenti ai fini della vigilanza, monitoraggio e controllo delle attività di cantiere; tale comitato deve essere partecipato da ARPA Liguria, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e dalla Regione Liguria, con oneri a carico della Società Autostrade per l'Italia S.p.A;
3. prima dell'approvazione del progetto definitivo dalla conferenza di servizi dovrà essere sottoscritto l'Accordo di programma tra ENAC, Autorità Portuale e Autostrade per l'Italia S.p.A. che autorizzi quest'ultima ad operare e gestire la realizzazione dell'opera a mare anche per conto delle due amministrazioni pubbliche;
4. prima dell'approvazione del progetto esecutivo, dovrà essere presentato al MATTM, ai fini dell'ottemperanza, uno studio trasportistico di verifica funzionale del collegamento Genova Aeroporto – Genova Ovest, che considera le possibili soluzioni alternative, ivi incluse le iniziative di supporto all'attuale tracciato (viadotto Morandi), indicando altresì i tempi e i soggetti competenti per la realizzazione di tali soluzioni;
5. dovrà essere verificata da parte del MATTM la fattibilità del progetto del campo fotovoltaico di 25 Ha in relazione alla scarsità di territorio da utilizzare a tal fine e, in caso di mancata realizzazione, tale compensazione dovrà comprendere il completamento delle iniziative di supporto di cui al punto precedente o, in subordine, un eventuale progetto alternativo di energia rinnovabile e/o di efficientamento energetico di pari potenza;
6. a seguito dalla realizzazione della nuova infrastruttura e in accordo con il Comune di Genova dovranno essere definite le regolamentazioni del traffico cittadino e la limitazione al traffico pesante per il tratto Genova Aeroporto – Genova Voltri; la segnaletica autostradale dovrà rendere evidente l'obbligo di percorrenza della nuova autostrada per il traffico di attraversamento del territorio genovese;

7. in accordo con ANAS, dovrà essere valutata la possibilità di adottare un piano tariffario che preveda, con riferimento alla A10, tariffe più basse per i residenti e tariffe più alte per il traffico di attraversamento dalla stessa A10 rispetto a quelle della nuova infrastruttura, allo scopo di incentivare l'utilizzo della Gronda; successivamente ASPI, in accordo con ANAS e con la Regione Liguria dovrà valutare la possibilità di declassamento della A10 attuale;
8. l'approvvigionamento dei materiali da costruzione e lo smaltimento dei materiali di risulta dovrà essere effettuato utilizzando siti autorizzati, privilegiando, a parità di idoneità, quelli più prossimi all'area di intervento, allo scopo di minimizzare gli impatti derivanti dal trasporto; nell'ambito del progetto esecutivo dovrà essere valutata, in accordo con Autorità Portuale e Capitaneria di Porto, la possibilità del trasporto del materiale non amiantifero destinato all'opera a mare attraverso bentoline per limitare l'interferenza con il sito e le lavorazioni dell'ILVA;
9. al fine di evitare o limitare le interferenze con il ciclo delle lavorazioni dell'ILVA, nell'ambito della progettazione esecutiva, dovranno essere valutate e presentate al MATTM eventuali soluzioni alternative per il passaggio dello slurrydotto dal cantiere CI 04 all'opera a mare, da individuare in accordo con tutti gli Enti coinvolti, ASPI, ILVA, Comune, Autorità Portuale, Gestore Aeroporto di Genova e Regione Liguria;
10. nell'ambito del progetto esecutivo, occorre presentare al MATTM ai fini dell'ottemperanza, un piano di gestione ambientale, con le modalità di intervento in caso di incidenti, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, e in caso di sversamento accidentale di inquinanti e contaminazione di vegetazione, suolo e acque;
11. dovrà essere implementato un Sistema di Monitoraggio Integrato dell'opera che dovrà essere concordato con l'ARPA Liguria e dovrà porre particolare attenzione ai monitoraggi di cui alle successive prescrizioni nonché al controllo dei flussi di traffico sulla viabilità interessata dalle attività di costruzione e dei flussi della rete in cui si inserisce la nuova infrastruttura autostradale per l'aggiornamento degli studi, delle verifiche e delle

ottimizzazioni oggetto delle presenti prescrizioni; il programma del monitoraggio dovrà essere presentato al MATTM ai fini dell'ottemperanza;

atmosfera

12. almeno 12 mesi prima dell'avvio dei lavori, la società ASPI dovrà concordare con l'ARPA Liguria e attuare il programma di monitoraggio della qualità dell'aria previsto dallo studio per tutte le aree interessate dal traffico in superficie e per gli imbocchi delle gallerie, secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da sottoporre a verifica di ottemperanza al MATTM; ferme restando le competenze dell'ARPA Liguria, il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori, dovrà proseguire durante le attività di cantiere e per i primi due anni di esercizio dell'infrastruttura e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio, polveri sottili, piombo, benzene e ozono; tale programma dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere una valutazione dell'incidenza dell'infrastruttura e del traffico indotto dai cantieri sui recettori presi a riferimento; sulla base di monitoraggi occorre accertare l'effettività delle stime presentate nell'ambito dello studio d'impatto ambientale e, all'occorrenza, potenziare gli interventi di mitigazione e compensativi sia per la fase della cantierizzazione sia per quella post operam, in particolare per le zone critiche di Voltri e Bolzaneto; il programma dovrà contenere, inoltre, uno schema a blocchi nel quale devono essere riportati tutti i processi e apparecchiature che possono produrre emissioni puntuali o diffuse di polveri (compresi i cumuli), le tipologie di movimentazione (camion, nastri trasportatori, mezzi d'opera, ecc.) e i punti dei processi in cui sono effettuati tali spostamenti di materiale, i controlli e i sistemi di abbattimento applicati, le dimensioni del materiale e i flussi trattati. Devono essere inoltre descritti in maniera completa i sistemi di abbattimento, comprensivi di criteri di dimensionamento, efficienza, manutenzioni previste, localizzazione e caratteristiche dei camini, punti di campionamento, portata e concentrazioni al camino. In considerazione della durata della fase

di cantiere, per i cantieri in cui sono previste emissioni convogliate si ritiene necessario, in sede di progettazione esecutiva, che venga conseguita una specifica autorizzazione alle emissioni in atmosfera ai sensi della Parte V del D.Lgs. 152/06; l'attuazione del Piano di monitoraggio per le attività di Cantiere dovrà essere verificata dal Comitato di cui al punto 2. Il Piano di monitoraggio per i primi due anni di esercizio dell'opera dovrà essere verificato annualmente dal MATTM;

13. ferme restando le "*Linee guida per la gestione del rischio amianto negli scavi all'aperto e in galleria*" prodotte nell'ambito dello Studio, si ritiene comunque opportuno adottare i seguenti accorgimenti da controllare da parte del Comitato di cui al punto 2:
    - ove tecnicamente possibile dovrà essere previsto il confinamento totale dell'area e captazione dell'emissione presidiata da idonei sistemi di abbattimento;
    - l'utilizzo di nastri trasportatori chiusi;
    - l'utilizzo di sistemi di abbattimento delle emissioni di polveri dalle fasi di cadute dal nastro e dalle fasi di caricamento;
    - il monitoraggio in continuo delle fibre d'amianto nell'area circostante il cantiere prevedendo l'utilizzo del sistema di abbattimento polveri *fog cannon* ogni qual volta si verifichi un incremento delle fibre d'amianto rispetto al fondo naturale (avendo avuto cura di stabilire il livello "zero" prima dell'inizio dei lavori);
    - come previsto dalle condizioni del Piano utilizzo terre e rocce da scavo, i lavori dovranno essere interrotti per velocità di vento superiori a 5 m/s;
    - nel caso di trasporto di materiale potenzialmente contaminato da amianto si ritiene opportuno vengano adottate le stesse precauzioni utilizzate nel caso di materiale contenente amianto per evitare la dispersione di polveri;

suolo e sottosuolo

14. tutte le prescrizioni per la caratterizzazione dei suoli e del fondo marino dell'opera a mare nonché per i progetti di stabilizzazione delle aree di cantiere industriale e tutte le aree di imbocco gallerie sia ad ovest che ad est del Polcevera, le cui opere interferiscono con processi geomorfologici attivi o quiescenti, sono contenuti nelle condizioni del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo. Ai fini della tutela della stabilità dei pendii e dei manufatti eventualmente presenti, e in considerazione dell'applicazione della metodologia "osservazionale" delle NTC 2008, è necessario che la progettazione esecutiva indichi, nell'ambito della cantierizzazione di tutti gli interventi previsti, imbocchi, viabilità, piazzali, piloni, cantieri e opere provvisionali e accessorie, che interessano i versanti, specifiche fasi costruttive e modalità di attuazione degli sbancamenti che tengano, in ogni caso, conto delle particolari condizioni locali di instabilità segnalate dal modello geologico-geotecnico di riferimento e che prevedano, se del caso, la realizzazione di opportune ed adeguate opere di consolidamento; la verifica di ottemperanza dovrà essere effettuata dal MATTM;
15. il controllo dei monitoraggi geotecnici già previsti dallo studio per le forme individuate di versante dovute alla gravità, ed all'assetto idrogeologico, con particolare attenzione agli acquiferi incontrati, alle falde presenti e loro opere di captazione, alle acque sorgive, nonché al rischio di innesco di fenomeni gravitativi in seguito all'esecuzione degli scavi provvisori e definitivi sia nei terreni instabili (a scadenti caratteristiche geotecniche), caratterizzati dalla presenza di corpi franosi per i quali esiste la possibilità di una riattivazione, sia in terreni con bassa propensione al dissesto, laddove però si attuano azioni di progetto tali da determinare mobilizzazioni di versante, verrà effettuato dal Comitato di cui al punto 2;
16. relativamente al rispetto della normativa dei relativi piani di bacino, a seguito del recente aggiornamento dei criteri di riferimento di cui alla DGR n.1208 del 12/10/2012, attualmente in fase di recepimento da parte della Provincia, si richiama che, nel caso di interferenza delle opere in progetto con le aree classificate a suscettività al dissesto molto elevata Pg4 (frana attiva), le infrastrutture pubbliche viarie di valenza strategica sono ammesse purché

venga acquisito preventivamente un apposito parere del Comitato tecnico di bacino ai sensi dell'art. 11 c. 4 lett.b) della l.r. n.58/2009 espresso in merito alle opere di consolidamento finalizzate alla stabilizzazione del dissesto; mentre, qualora le opere in progetto interagissero con aree classificate ad elevata suscettività al dissesto Pg3a (frana quiescente) o Pg3b è richiesto uno specifico parere vincolante della Provincia. Si richiama che le misure di attenzione per la prevenzione del rischio idrogeologico, definite nell'ambito dei criteri soprarichiamati, prevedono che gli elaborati geologici e geotecnici a corredo dei progetti si diano carico di considerare e valutare se sussistano pericoli di possibili interferenze per eventuali fenomeni di arretramento o di espansione di corpi o di cigli di frana presenti nell'intorno di una fascia di rispetto di almeno 100 m e, comunque, considerando un'area di estensione significativa in merito al contesto in esame."; l'ottemperanza della presente prescrizione è effettuata dalla Regione Liguria;

ambiente idrico

17. tutte le modellazioni idrauliche condotte hanno dimostrato la validità delle soluzioni prospettate nello studio ai fini della prevenzione del rischio idraulico; ciò nondimeno, dovranno essere riverificate, sia per i tratti principali che per le affluenze, nelle successive fasi di progettazione al fine di accertare l'adeguatezza delle sistemazioni idrauliche previste, reinalveazioni, gabbioni metallici, tombinature, vasche di accumulo, con l'obbiettivo di rallentare a sufficienza le condizioni di deflusso e garantire l'assenza di criticità idrauliche aggiuntive su beni e persone; dovrà essere considerata anche la situazione di piena del ricettore, eventualmente in condizioni di magra dell'affluente; dovranno essere approfondite schematizzazioni modellistiche per i tratti di sistemazioni idrauliche dove i salti di fondo consistono in una gradonatura continua molto ripida; per le opere provvisionali dovrà essere considerata come portata di calcolo minima quella 50-ennale; l'ottemperanza dovrà essere effettuata dal MATTM;
18. in caso di impatti derivanti da esondazioni dei corsi d'acqua minori causate dalle opere provvisionali che interessino le aree di cantierizzazione occorre

prevedere il ripristino della situazione *ex ante*, fatta salva l'applicazione della normativa vigente;

19. nelle successive fasi di progettazione occorre approfondire la caratterizzazione delle sorgenti interferibili dalla realizzazione dell'opera, individuadone i bacini di carico e gli utilizzi delle stesse, con particolare riferimento alle portate ad uso idropotabile; le indagini dovranno tenere conto degli approfondimenti del progetto esecutivo dal punto di vista geologico, geotecnico e idrogeologico; le rilevazioni dovranno essere presentate al MATTM ai fini della verifica di ottemperanza;
20. il piano di monitoraggio sulle possibili interferenze del progetto con le acque sotterranee, e sul controllo quali-quantitativo dei volumi drenati dalle gallerie, come previsto dallo studio, prima, durante e successivamente alla realizzazione delle opere, dovrà essere concordato con l'ARPA Liguria, per le modalità, la durata, i parametri di misura, i punti di controllo e i tempi dei prelievi, prevedendo misurazioni in continuo per la portata e il livello piezometrico dei pozzi e campagne di prelievi per la caratterizzazione chimico-fisica delle acque, e presentato al MATTM ai fini dell'ottemperanza, prima dell'inizio dei lavori della tratta interessata; il controllo sull'attuazione del Piano dovrà essere effettuato dal Comitato di cui al punto 2; il Piano dovrà contenere anche le azioni di intervento che limitano e minimizzino eventuali interferenze con acquiferi il cui drenaggio possa alterare il sistema di alimentazione delle sorgenti, introducendo misure di intervento urgente in caso di venute d'acqua via via più significative, analizzando le diverse ipotesi e conseguenti azioni di prevenzione e mitigazione;
21. nelle successive fasi di progettazione, occorre definire un "Protocollo per la gestione del rischio di insterilimento dei punti d'acqua ad uso umano" atto a regolamentare gli impegni di ASPI nei confronti degli utenti, garantendo loro la continuità della fornitura idrica, a parità di costi e di volumi consumati, e verso i gestori dei servizi idrici, assumendo l'onere di realizzare le opere ed impianti necessari a garantire la continuità della fornitura idrica ed a curarne la manutenzione di impianti ed opere d'arte relative al ripristino delle acque drenate, fatta salva la possibilità della stipula di successivo atto

per il passaggio in carico ai gestori stessi; i progetti dovranno essere presentati al MATTM ai fini della verifica dell'ottemperanza;

22. occorre impedire che le acque solfuree entrino in contatto con le acque delle falde acquifere e comunque che entrino in contatto con le altre acque drenate dalle gallerie; dovranno essere inoltre adottati tutti gli accorgimenti tecnici atti ad impedire che tali acque possano interagire con i calcestruzzi; il controllo dovrà essere effettuato dal comitato di cui al punto 2;
23. per le concessioni idriche con maggiore valore economico, ed in particolare per le terme Acquasanta e le sorgenti Madonna della Guardia, dovrà essere predisposto un accurato monitoraggio piezometrico che consenta di valutare, già nelle fasi iniziali, eventuali interferenze e di attuare idonei interventi di mitigazione o eliminazione dell'impatto;
24. il piano di monitoraggio sulle interferenze dei corpi idrici superficiali provocate dalle opere di progetto e dalle attività di cantiere, come previsto dallo studio, prima, durante e successivamente alla realizzazione delle opere, dovrà essere concordato con l'ARPA Liguria, per le modalità, i parametri di misura, i punti di controllo e i tempi dei prelievi, e presentato al MATTM ai fini dell'ottemperanza, prima dell'inizio dei lavori della tratta interessata; il controllo sull'attuazione del Piano dovrà essere effettuato dal Comitato di cui al punto 2; particolare attenzione dovrà essere adottata nella misurazione delle pressioni con riferimento al sotto attraversamento del torrente Branega e nelle prescrizioni da capitolato per la condotta dei lavori in caso di interferenza;
25. dovrà essere presentato al MATTM ai fini dell'ottemperanza il progetto esecutivo degli impianti di gestione delle acque di piattaforma e il progetto esecutivo dell'impianto di trattamento delle acque in uscita dalle operazioni di riempimento dell'opera a mare nel cantiere CI 04, nonché i piani di manutenzione di tali impianti;
26. dovrà essere presentato al MATTM prima dell'inizio dei relativi lavori, ai fini dell'ottemperanza, il progetto esecutivo delle pile di sostegno dei viadotti di attraversamento dell'ampliamento del viadotto Secca Sud – Autostrada A7 direzione Genova e del viadotto Leiro Ovest, che interferiscono rispettivamente con i corsi d'acqua Secca e Leiro;

27. prima dell'inizio dei lavori dovrà essere concordato con l'ARPA Liguria e attuato il piano di monitoraggio previsto dallo studio per l'ambiente marino e delle attività di pronto intervento; l'attività di monitoraggio che potrà essere attuata mediante l'istallazione di centraline fisse di monitoraggio ovvero mediante periodiche raccolte ed analisi di campioni, dovrà essere avviata prima dell'inizio delle attività di cantiere e dovrà essere estesa, con le modalità che verranno stabilite nel suddetto piano, per tutto il periodo del cantiere; il monitoraggio dovrà riguardare la colonna d'acqua, i sedimenti e il biota e sarà finalizzato alla verifica dello stato ambientale del canale di calma, prevedendo misurazioni della torbidità, analisi chimiche, fisiche e microbiologiche tese soprattutto a conoscere le concentrazioni dei principali inquinanti (eventuali fibre di amianto, metalli pesanti, indicatori microbiologici, idrocarburi, BOD, COD) e i loro effetti (temperatura, ossigeno disciolto); dovrà inoltre essere monitorata la zona di formazione del potenziale accumulo di sedimenti di fronte alla banchina di ILVA, come emerso dagli studi idrodinamici effettuati; il Piano dovrà essere presentato al MATTM ai fini della verifica dell'ottemperanza e controllato nella sua attuazione dal Comitato di cui al punto 2;

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

28. nell'ambito della progettazione esecutiva occorre effettuare monitoraggi e rilievi naturalistici approfonditi, diretti a validare le elaborazioni dei dati e le conclusioni derivanti dall'applicazione della "teoria del rischio"; i risultati dovranno essere presentati al MATTM;
29. a seguito degli approfondimenti di cui al punto precedente, occorre prevedere un monitoraggio piezometrico continuo delle sorgenti e delle acque sotterranee per verificare un eventuale trend di incidenza significativa e adottare le opportune misure di mitigazione già previste; il controllo sull'attuazione del monitoraggio verrà effettuato dal Comitato di cui al punto 2;
30. occorre effettuare un monitoraggio della fauna troglobia delle grotte a rischio di intercettazione e prevedere adeguate misure di mitigazione in caso di una alterazione di una o più grotte, tenendo conto del problema del regime idrico delle aree carsiche e la protezione e difesa da inquinamento

degli acquiferi, nonché i problemi di inquinamento delle cavità dal traffico in galleria; il controllo sull'attuazione del monitoraggio verrà effettuato dal Comitato di cui al punto 2;

31. il progetto esecutivo degli invasi previsti per gli ambiti 2 (Versante Occidentale Monte Amandola) e 4 (Bric delle Monache) deve essere supportato da una preliminare individuazione sul campo delle specie che si intendono salvaguardare e solo successivamente deve essere elaborato, in modo che le vasche rispondano alle esigenze biologiche delle specie selezionate, avendo anche cura di posizionare i corpi idrici nel contesto ambientale corretto e dotato di caratteristiche ecologiche idonee; a seguito di tale approfondimento occorre valutare la possibilità di prevedere un'integrazione (almeno parziale) delle acque piovane di ruscellamento con le acque drenate nelle gallerie, previa depurazione se necessaria, per garantire la presenza di acqua anche nelle stagioni sfavorevoli; gli approfondimenti dovranno essere presentati al MATTM ai fini dell'ottemperanza; il controllo sull'attuazione degli interventi verrà effettuato dal Comitato di cui al punto 2;
32. nei punti di attraversamento di tutti i corsi d'acqua tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004, dovrà essere previsto un ripristino adeguato delle aree di cantiere con potenziamento del corridoio ecologico interessato anche finalizzato alla permeabilità per la fauna e la sistemazione di formazioni arboreo – arbustive di tipo igrofilo, al fine di ricucire i nuclei di vegetazione preesistente e garantire la continuità della fascia di vegetazione ripariale, nell'ottica della conservazione e della valorizzazione degli elementi lineari della rete di connessione ecologica; l'attuazione degli interventi verrà controllata dal Comitato di cui al punto 2;
33. con riferimento all'attraversamento del torrente Varenna, occorre effettuare, lungo il corso d'acqua attraversato dall'opera, un monitoraggio prima dell'inizio dei lavori in modo da verificare l'effettiva consistenza delle popolazioni di Austropotamobius pallipes ed individuare specifiche misure di mitigazione o interventi finalizzati all'eventuale reintroduzione della specie; a seguito della realizzazione dell'opera, occorre attuare il monitoraggio consigliato dallo studio di incidenza per verificare l'effettiva

A.T.T.M. GRILLO

consistenza del rischio di mortalità per le specie ornitiche di interesse comunitario, per l'impatto con i veicoli e, se necessario, individuare opportune misure di mitigazione finalizzate a limitare il rischio di impatto (es. posizionamento lungo il viadotto di barriere visibili, emissioni sonore, dissuasori su eventuali posatoi, ecc.); il controllato sull'attuazione del monitoraggio verrà effettuato dal Comitato di cui al punto 2;

Rumore e vibrazioni

34. in fase di progettazione esecutiva dovrà essere predisposto uno specifico elaborato contenente la verifica acustica nei confronti dei recettori già individuati nell'attuale studio; il progetto di cantiere (che dovrà considerare anche lo slurrydotto) dovrà tenere conto, ai fini della tutela della popolazione residente in prossimità dei cantieri, della concreta possibilità di contenere il livello di immissione agli edifici entro valori accettabili, considerando la lunga durata dei lavori;
35. almeno 12 mesi prima dell'avvio dei lavori, la società ASPI dovrà concordare con l'ARPA Liguria e attuare il programma di monitoraggio del rumore e vibrazioni previsto dallo studio per tutte le aree interessate dal traffico in superficie e per gli imbocchi delle gallerie, nonché per lo slurrydotto secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da sottoporre a verifica di ottemperanza al MATTM; ferme restando le competenze dell'ARPA Liguria, il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori, dovrà proseguire durante le attività di cantiere e per i primi due anni di esercizio dell'infrastruttura; tale programma dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere una valutazione dell'incidenza dell'infrastruttura e del traffico indotto dai cantieri sui recettori presi a riferimento; sulla base di monitoraggi occorre accertare l'effettività delle stime presentate nell'ambito dello studio d'impatto ambientale e, all'occorrenza, potenziare gli interventi di mitigazione sia per la fase della cantierizzazione sia per quella post operam con particolare riguardo ai recettori sensibili ed in particolare agli ospedali Celesia di Fegino, Carolina Pastorino ed al Presidio ospedaliero Genova

A.T.T.M. M. GRILLO

Nord; per tutti i recettori dovranno essere progettati e realizzati interventi di mitigazione dell'impatto acustico di tipo attivo sulla infrastruttura nonché di tipo passivo sui recettori per valori residuali; l'attuazione del Piano di monitoraggio per le attività di Cantiere dovrà essere verificata dal Comitato di cui al punto 2. Il Piano di monitoraggio per i primi due anni di esercizio dell'opera dovrà essere verificato annualmente dal MATTM;

36. con riferimento allo scavo delle gallerie con metodo tradizionale, occorre limitare l'utilizzo dei martelli demolitori laddove siano presenti recettori nell'ambito dei 40 m dal fronte di scavo, adottando metodi alternativi di abbattimento (es. frese puntuali), se tecnicamente applicabili; con riferimento alle palificate, occorre rispettare le cautele previste dallo studio per le distanze ivi consigliate; Per quanto infine attiene alle vibrazioni indotte dal transito dei mezzi di cantiere su strade o piste, in relazione alle distanze critiche definite nello studio, occorre garantire la manutenzione di tratti stradali utilizzati da tali mezzi in tutti quei tratti in prossimità di edifici, per tutta la durata dei lavori; il rispetto della prescrizione verrà verificata dal comitato di controllo di cui al punto 2;
37. i progetti delle compensazioni ambientali previste dallo studio, ossia del parco fotovoltaico, del progetto di forestazione o riforestazione, del recupero delle acque drenate e dell'intervento di rinaturalizzazione della cava P62GE, dovranno essere concordati con la Regione Liguria e presentati al MATTM ai fini dell'ottemperanza;
38. dovranno essere messi in atto i monitoraggi ambientali, i presidi e le opere di mitigazione e compensazione individuati nel progetto, nello studio di Incidenza ambientale, nello Studio d'Impatto Ambientale, nelle relative integrazioni e nei chiarimenti forniti dal Proponente, unitamente a quelli contenuti nel presente parere;

Gli eventuali costi relativi alle prescrizioni dovranno essere inseriti nel quadro economico del progetto esecutivo.

B) ***Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo:***
Ai fini della tutela monumentale e del paesaggio interessati dalle opere in argomento:

1. dovrà essere prevista una soluzione da concordare con la Soprintendenza competente relativamente all'inserimento nella galleria delle Grazie della cosiddetta *"rompa 2"* dell'interconnessione di Volti: la proposta progettuale, infatti, costituisce ancora, malgrado la variante prevista al progetto originario, una delle principali criticità in quanto insiste in una porzione del Parco di Villa Duchessa di Galliera, tutelato ai sensi della D.Lgs 42/2004 — parte II, con consistenti trasformazioni morfologiche di un area significativa del percorso *storico* ideato dall'arch. Tagliafichi, autore del progetto complessivo di quest'area di parco, in cui la Grotta dei Leoni e la "Latteria" costituiscono architetture ideali di tappe significative del percorso "romantico" ideato dallo stesso architetto - che prosegue verso l'area del Tirolo. La realizzazione di muri di contenimento di. rilevante impatto e la consistente modifica proposta per l'assetto vegetazionale del Parco previste dal progetto non rendono compatibile l'intervento proposto con la necessaria tutela del Parco Storico e con quella paesaggistica (DM 18.12.1929).
2. Per tutto il tracciato, le soluzioni alle quali si dovrà pervenire dovranno essere compatibili con il contesto di appartenenza, evitando, in particolare, l'impatto visivo prodotto dai muri di contenimento e proponendo un assetto del verde che tenga conto delle preesistenze, pertanto:
   - dovranno essere previste soluzioni capaci di minimizzare l'impatto paesaggistico dei rilevati, delle sistemazioni dei piazzali e dei volumi tecnici previsti, nonché dei muri di contenimento necessari ai riempimenti delle aree in prossimità delle gallerie, ricorrendo a metodologie proprie dell'ingegneria naturalistica riproponendo la morfologia esistente e prevedendo la piantumazione di una vegetazione capace di ricomporsi con quella presente nel contesto in cui si interviene;
   - dovrà essere ridotta al minimo l'estensione delle aree di *servizio* in prossimità delle gallerie;
   - le opere di cantiere dovranno essere ridotte al minimo e, a fine lavori, dovranno essere ripristinate le aree impegnate da percorsi e zone di

M.A.T.T.M. M. GRILLO

cantiere, curando l'effettivo ripristino della morfologia dei terreni e dei relativi aspetti vegetazionali;
- la collocazione dello smarino dovrà essere utilizzata per il ripascimento delle aree di cava;
- dovranno essere individuate soluzioni meno impattanti in prossimità del Cimitero di Voltri, minimizzando l'impatto visivo degli imbocchi del viadotto fra le gallerie Amandola e Voltri che oltre ad insistere sull'area cimiteriale interessano con i relativi imbocchi due aree ancora integre.

Per quanto riguarda la tutela archeologica delle aree interessate dal progetto:

3. Prima di procedere alle successive fasi di progetto dovrà essere predisposta la documentazione preliminare di Verifica preventiva dell'interesse archeologico, così come prescritta dal D.lgs 163/2006 artt. 95 e 96, relativa al tracciato, nonché alla viabilità di appoggio ed alle aree di cantiere. Questo tanto più considerato che si interverrà in una zona caratterizzata da un elevato numero di evidenze archeologiche sparse, rappresentate in alcuni casi da singoli manufatti o da toponimi di origine antica, che costituiscono indizi di una frequentazione capillare del territorio nei secoli. La zona intorno agli odierni nuclei di Morego, Morigallo e Isola di Serra Riccò ricade nell'area descritta dalla Tavola del Polcevera, noto documento storico risalente al 117 a.C. che secondo recenti studi era toccata dalla viabilità romana (Via Postumia), Ancora nel periodo tardoantico e alto medievale la *"via* della Vittoria" che partendo da Morego attraversava il passo della Vittoria, costituiva il tragitto più frequentato per l'oltre giogo ed è spesso citata nella letteratura agiografica, Per quanto riguarda l'impatto sul parco della Villa Duchessa di Galliera si ricorda che, secondo fonti del secolo scorso, sarebbe stata rinvenuta in quell'area una necropoli preromana con corredi di particolare importanza. L'area non ha sinora offerto occasione di verifica archeologica diretta. Inoltre i lavori interesseranno in varia misura le pendici e i fianchi di rilievi montuosi, le cui sommità presentano caratteristiche favorevoli all'insediamento umano nella Protostoria, così come dimostrato in aree limitrofe come il Bric Castellà di Sestri Ponente e l'alveo di torrenti attraversati in antico dalla viabilità parallela alla costa.

Dagli esiti della documentazione suddetta la competente soprintendenza impartirà le necessarie direttive per un approfondimento delle indagini indicando le metodologie di carattere archeologico adeguate per una quanto più esaustiva tutela di eventuali testimonianze archeologiche, che, qualora ritenuto necessario, dovranno éssere oggetto di documentazione seguendo le indicazioni della stessa soprintendenza.
I risultati della Verifica preventiva dell'interesse archeologico potrebbero indurre la Soprintendenza archeologica suddetta a chiedere soluzioni alternative riguardo alle lavorazioni in argomento, ai fini della tutela di significative testimonianze storico-archeologiche presenti nell'area interessata alle lavorazioni stesse.

C) **prescrizioni della Direzione generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare:**

1. considerata la prescrizione di cui alla lettera A, punto 2 del presente provvedimento, il Comitato di Controllo "Nodo stradale ed autostradale di Genova adeguamento del sistema A7 — A10 — A12", istituito con provvedimento direttoriale, prot. DVA-2013-14268 del 18/06/2013, è confermato con il presente provvedimento estendendone i compiti, laddove non in contrasto con le competenze istituzionali cui l'ARPA Liguria è deputata, anche alle attività occorrenti ai fini della vigilanza e controllo delle attività di cantiere e del monitoraggio ambientale per il periodo di tre anni dall'inizio del monitoraggio post-operam;
2. il predetto Comitato di Controllo provvederà ad emettere, su richiesta del Ministero dell'ambiente e tutela del territorio e del mare, pareri tecnici in merito alla verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni dettate con il presente decreto. Con successivo provvedimento della Direzione Generale competente si provvederà alla costituzione del Comitato di Controllo, composto dai rappresentanti del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che lo presiederà, della Regione Liguria e dell'Arpa Liguria, i cui oneri di funzionamento sono posti a carico della Soc. Autostrade per l'Italia p.A.

M.A.T.T.M. M. GRILLO

Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni sopra riportate si provvederà, nelle more della costituzione ed effettiva operatività del Comitato di Controllo, istituito con provvedimento direttoriale, prot. DVA-2013-14268 del 18/06/2013, come indicato di seguito:

- il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, provvederà alla verifica di ottemperanza da svolgersi:
- prima dell'approvazione del progetto definitivo adeguato alle prescrizioni di cui alla lettera A) punto 3;
- sul progetto esecutivo adeguato alle prescrizioni di cui alla lettera A) punti 1, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 17, 19, 20, 21, 25, 28, 29, 31, 34 e 37, nonché a quelle di cui alla lettera B) punto 2, per quanto applicabili e non in disaccordo con il Piano di Utilizzo approvato, sentito il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo;
- in fase di cantiere o prima dell'avvio dei lavori sulle prescrizioni di cui alla lettera A) punti 12, 13, 18, 22, 23, 24, 26, 27, 30, 32, 33, 35, 36, 38 e 39;
- in fase di esercizio sulle prescrizioni di cui alla lettera A) punti 6 e 7;

- la Regione Liguria, provvederà alla verifica di ottemperanza della prescrizione indicata alla lettera A) punto 16, comunicando gli esiti al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

- il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, comunicherà al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare gli esiti della verifica di ottemperanza delle prescrizioni richiamate alla lettera B) punti 1 e 3;

Il Ministro dell'Ambiente

e della Tutela del Territorio e del Mare

Il presente provvedimento sarà comunicato alla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture ed alla Regione Liguria, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Ai sensi dell'art. 26, comma 6, del D.lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.

La proponente Società Autostrade per l'Italia S.p.A. provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, ai sensi dell'art. 27, comma 1, del D.lgs. 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal D.lgs. 29 giugno 2010, n. 128, notiziando il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, e trasmetterà al medesimo e al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 14-ter, comma 10, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii..

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale V.I.A. e V.A.S., della Regione Liguria e del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare www.minambiente.it

A.T.T.M. M. GRILLO

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione dell'estratto del provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale o dalla notifica dell'atto.

Roma lì,

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE

IL MINISTRO DEI BENI
E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI
E DEL TURISMO