



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

CONFERENZA DI SERVIZI (Roma 17 ottobre 2014)

RESOCONTO VERBALE

OGGETTO: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383 e s.m.i. Autostrade A7-A10-A12 Progetto nodo stradale e autostradale di Genova adeguamento sistema A7-A10-A12. Gronda di Ponente.

VISTO

- gli artt. 80, 81 e 83 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616;
- la legge 7 agosto 1990, n.241, e successive modificazioni ed integrazioni in materia di Conferenze di servizi;
- la legge n. 537/1993, recante disposizioni in materia di razionalizzazione delle procedure autorizzative delle opere di interesse statale di cui all'art. 81 del D.P.R. 616/77;
- il D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 “Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere d’interesse statale” e successive modifiche ed integrazioni;
- l'art.52, comma 1, del D. Lgs 31 marzo 1998, n.112;
- il D.P.R. 6 giugno 2001, n.380 e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare l’art.7, comma 1, lettere a) e b);
- il T.U. in materia di espropriazione per pubblica utilità di cui al D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare l’art.10 per i vincoli derivanti da atti diversi dai P.R.G;
- il D.Lgs 22 gennaio 2004, n.42 “Codice dei beni culturali e del paesaggio”
- il D.Lgs 3 aprile 2006, n.152 “Norme in materia ambientale” e successive modifiche ed integrazioni;
- il D.Lgs. 12 Aprile 2006 n.163 “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture” e successive modifiche ed integrazioni;



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

- il Decreto legge 16 maggio 2008, n.85 convertito con modifiche, in Legge 14 luglio 2008, n.121, recante disposizioni urgenti per l'adeguamento delle strutture di Governo in applicazione dell'art.1, commi 376 e 377 della Legge 24 dicembre 2007, n.244, che ha previsto l'istituzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accorpamento dei preesistenti Ministero delle infrastrutture e Ministero dei trasporti;
- il D.P.R. 5 ottobre 2010, n.207 "Regolamento di esecuzione ed attuazione del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n.163".
- il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti n. 167 del 29 aprile 2011, con il quale sono stati individuati gli Uffici dirigenziali non generali del medesimo Ministero e definite le relative funzioni;
- il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n.72 dell'11 febbraio 2014, "Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" pubblicato sulla G.U. della Repubblica italiana n.105 dell'8 maggio 2014 che, nell'articolare, a livello centrale, l'espletamento dei compiti ad esso demandati individua, tra le altre, la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali competente nell'ambito degli adempimenti tecnici ed amministrativi relativi all'espletamento delle procedure di localizzazione di opere infrastrutturali di rilievo nazionale.

PREMESSO

- che con nota n.7434/EU, in data 15 aprile 2014, la Società Autostrade per l'Italia S.p.a., concessionaria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto a questo Ministero l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 18 aprile 1994, n.383 e s.m.i., ai fini del perfezionamento dell'intesa Stato-Regione Liguria e per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, trasmettendo copia degli elaborati progettuali su supporto informatico unitamente alla documentazione tecnico-amministrativa;
- che con la medesima nota n.7434/EU la Società Autostrade per l'Italia ha trasmesso copia del progetto (su supporto informatico) - conforme a quella inviata a questo Ministero - a tutti gli enti ed amministrazioni interessati dalle opere di che trattasi, tenuti per legge a rilasciare pareri, o atti di assenso comunque denominati di rispettiva competenza, per le opere di interesse statale.

ALBA



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

- che l'Anas S.p.a. con provvedimento n.CDG-0106426-P, del 26 luglio 2011, a seguito di vari incontri presso i propri uffici, ha espresso la validazione tecnica sul progetto in esame, previa osservanza di prescrizioni da recepirsi nella successiva fase progettuale come riportato nel dispositivo;
- che con D.M. n.28, del 23 gennaio 2014, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - di concerto con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - ha decretato la compatibilità ambientale del progetto previa osservanza di prescrizioni come riportato nel dispositivo;
- che il progetto definitivo trasmesso, a parere della Società Autostrade per l'Italia, risulta conforme alle prescrizioni contenute nel citato Decreto di V.I.A. Tuttavia, la stessa società, ritenendo che alcune prescrizioni ivi riportate si prestino ad una interpretazione non univoca, tale da costituire potenziale motivo di incertezze per la definizione dell'opera, ha rappresentato di aver presentato ricorso al T.A.R. Liguria per l'annullamento, previa sospensione degli effetti, del citato Decreto n.28/2014 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- che con riferimento al citato ricorso, il T.A.R. Liguria ha pronunciato l'Ordinanza n.159 del 29 aprile 2014 con cui ha respinto la domanda cautelare di sospensione dell'efficacia del Decreto n.28/2014, proposta dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.a.
- Che questo Ministero con nota n.4267, in data 6 giugno 2014, ha richiesto alla Regione Liguria di pronunciarsi in merito all'accertamento della conformità urbanistica delle opere in esame alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi vigenti nel Comune di Genova, ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, e s.m.i. relativamente al progetto individuato nell'elenco elaborati trasmesso in allegato;
- che la Regione Liguria con nota n.PG/2014/151533, in data 29 luglio 2014, ha comunicato a questo Ministero che il vigente Piano Urbanistico del Comune di Genova non prevede l'opera infrastrutturale in argomento, che invece risulta prevista dal vigente P.T.C., approvato con D.C.R. n.95 del 31 luglio 1991, e che pertanto trovano applicazione le disposizioni di cui all'art.10 del D.P.R. n.327/2001;
- che con nota n.18038 dell'8 settembre 2014 la Società proponente ha comunicato di aver adempiuto alla comunicazione dell'avvio del procedimento finalizzato all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'art.11 del D.P.R. 8 giugno 2001,



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

n.327 e s.m.i., mediante pubblicazione, in data 24 aprile 2014 all'Albo pretorio del Comune di Genova, sui quotidiani "Il Sole 24 Ore" e "Il Secolo XIX" e sui siti informatici della Regione Liguria e della stessa società. Contestualmente sono stati comunicati alle Ditte catastali interessate i termini utili per la visione del progetto e per la formulazione delle osservazioni, termini scaduti in data 24 maggio 2014.

- che questo Ministero, ai fini del perfezionamento dell'intesa Stato-Regione Liguria di cui al D.P.R. n.383/94, ha convocato con nota n.6853, in data 12 settembre 2014, una Conferenza di Servizi, in conformità a quanto disposto dall'art.14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e dal D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, per il giorno 17 ottobre 2014 presso questa sede, Via Nomentana 2, "Sala grande della Biblioteca" alle ore 10.30;
- che con nota n.7381, in data 30 settembre 2014, questo Ministero, tenuto conto di l'Azienda Mobilità Infrastrutture, (a cui è stato inoltrato l'invito di partecipazione alla citata Conferenza di servizi) è stata liquidata nel 2013 e già dal 2011 ha passato tutte le proprie competenze all'Azienda Mobilità e Trasporti di Genova, ha esteso la partecipazione alla Conferenza a quest'ultima Azienda;

Tutto ciò premesso, in data 17 ottobre 2014, sono convenuti alla Conferenza di servizi, presieduta dal Dott. Danilo SCERBO, Dirigente della DIV.III della Direzione Generale per le politiche di sviluppo del territorio, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, coadiuvato dal Geom. Antonino ROCCHETTI e la Dott.ssa Anna Rita BARUZZI, con funzione di Segreteria, i rappresentanti delle amministrazioni ed enti interessati sottoelencati:

AMMINISTRAZIONE O ENTE	NOMINATIVO	DELEGA
Società Autostrade per l'Italia S.p.a.	Ing. Alberto Valerio SELLERI	n. 20214 del 9.10.2014
Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - Direzione generale per le Valutazioni ambientali	Dott. Geol. Carlo DI GIANFRANCESCO	n.30658 del 25.9.2014

Handwritten initials and marks:
A
4
ABB



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

AMMINISTRAZIONE O ENTE	NOMINATIVO	DELEGA
Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo- Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'architettura e l'arte contemporanea	Arch. Maria Maddalena ALESSANDRO	n.25752 del 16.10.14
Ministero per i beni e le attività culturali - Soprintendenza per i beni archeologici della Liguria	assente	-
Ministero per i beni e le attività culturali - Soprintendenza beni architettonici e paesaggistici della Liguria	assente	-
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessioni Autostradali	Ing. Gianluigi RECH	n.9188 del 16.10.14
Ministero della Difesa - Comando Logistico dell'Esercito - SM - Ufficio Movimenti e Trasporti	assente	-
Regione Liguria	Dott.ssa G. MINERVINI Arch. G.B. POGGI Arch. C. Roncallo	n. 190360 del 7.10.14 (aggiornata da mail del 14.10.14)
Provincia di Genova	assente	-
Comune di Genova	ViceSindaco Dott. Stefano BERNINI	n. 300950 del 15.10.14
Autorità Portuale di Genova	Presidente Luigi MERLO	-
Capitaneria di Porto	assente	-

Handwritten signatures and initials



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

AMMINISTRAZIONE O ENTE	NOMINATIVO	DELEGA
ENAC	assente	-
ENAV	assente	-
per Aeroporto di Genova SpA	Ing. Marco BRESCIANI	n. 1034-252-14 del 25.09.14
per Enel Distribuzione S.p.A.	Sig. Umberto CAMURRI	n. 851744 del 1.10.14
Vigili del Fuoco Provincia di Genova	assente	-
Azienda Mobilità e Trasporti Genova SpA	assente	-
Aster Illuminazione e Semafori	assente	-
Eutelia SpA	assente	-
Fastweb	assente	-
Interoute SpA	assente	-
Mediterranea dell'Acque Gruppo Iren	assente	-
Genova Reti Gas - Gruppo Iren	assente	-
Cae Amga Energia - Gruppo Iren	assente	-
Ilva SpA	Dott. Domenico Carriero	del 14.10.14
RFI	assente	-
Telecom SpA	assente	-
Terna SpA	assente	-
Wind SpA	assente	-
Infracom	assente	-
Società Gestione Mercato Spa	Vice Direttore Pasquale Nino TESTINI	n.362 del 15.10.14

ABB UR



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

AMMINISTRAZIONE O ENTE	NOMINATIVO	DELEGA
Total Erg SpA	assente	-
Eni SpA	Ing. Francesco DE SIO	-
Q8 SpA	assente	-
Europam	assente	-
Amiu	assente	-
Iplom SpA	assente	-
Retelit	assente	-
Snam Rete Gas	assente	-
Italgas	assente	-
BT Italia SpA	assente	-
Sigemi Srl	a s e n t e	-
Metroweb Genova S.p.A.	assente	-
Consorzio Cociv	assente	-
Italferr	assente	-

Sono inoltre presenti, in qualità di auditori: per Società Autostrada per l'Italia S.p.a. l'Ing. Riccardo MARASCA, l'Arch. Rossella DEGNI, l'Avv. Amedeo GAGLIARDI e l'Avv. Giulio SIRCHIA; per il Comune di Genova Arch. Laura PETACCHI; per l'Autorità Portuale di Genova l'Ing. Marco SANGUINERI; per l'Ilva S.p.a. l'Ing. Fabrizio BERTELLA.

Il Presidente, evidenziata la regolare convocazione, apre la riunione rammentando la disciplina della Conferenza di servizi, indetta ai sensi e per gli effetti del D.P.R. 18 aprile 1994 n.383, avente come obiettivo l'approvazione, da parte dei diversi soggetti istituzionali interessati, della localizzazione, sotto l'aspetto urbanistico, dell'infrastruttura in questione e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

Pone in evidenza che il progetto all'esame dell'odierna Conferenza ha ottenuto la positiva pronuncia di compatibilità ambientale, con condizioni e prescrizioni, da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo, mediante il sopraccitato provvedimento n.28, del 23 gennaio 2014, parere come noto, propedeutico all'accertamento di conformità urbanistica oggetto della presente riunione.

Il Presidente invita pertanto la Società proponente ad effettuare una sintetica illustrazione del progetto all'esame della Conferenza odierna.

L'Ing. Alberto SELLERI della Società Autostrada per l'Italia S.p.a., riassume quello che è stato l'iter procedurale del progetto, evidenziando che tale progetto si è sviluppato sin dal dibattito pubblico con la sinergia con i vari soggetti istituzionali interessati.

Successivamente passa ad illustrare i contenuti tecnici del progetto, mediante proiezioni di slides.

Si riporta qui di seguito il testo della relazione di sintesi fatta dal relatore nel corso della presentazione del procedimento alla Conferenza di servizi.

IL PROGETTO DEFINITIVO DELLA GRONDA DI GENOVA

INTRODUZIONE

La Gronda di Genova è un nuovo tratto autostradale a due corsie per senso di marcia che realizzerà il raddoppio dell'esistente A10 Genova-Savona nel tratto di attraversamento del Comune di Genova, potenziando le sezioni dell'A7 e A12 comprese tra gli svincoli di Genova Est, Genova Ovest e Bolzaneto. La particolare conformazione morfologica del territorio in cui si andrà a insediare la nuova infrastruttura ha vincolato la scelta progettuale. Il nuovo sistema viario si sviluppa, infatti, quasi interamente in sotterraneo (circa il 90%) e prevede 25 gallerie, per un totale di circa 50 km di tracciato in sotterraneo, con sezioni variabili dai 12 mq dei cunicoli di emergenza, ai 200 mq delle TBM che scaveranno il raddoppio della A10, per arrivare ai 500 mq dei cameroni di interconnessione tra gli assi autostradali. Le uniche tratte visibili saranno concentrate in corrispondenza dei punti di attraversamento delle vallate dei torrenti, che verranno valicate mediante la costruzione o l'ampliamento di strutture in elevazione, come ponti o viadotti.

Un'altra opera che fa parte della realizzazione del nodo autostradale di Genova e che sarà visibile a lavori ultimati è l'Opera a mare, che consiste nella costruzione di un rilevato artificiale nel Canale di Calma, che divide l'area dell'aeroporto dal mare.

DAL DIBATTITO PUBBLICO AL PROGETTO DEFINITIVO

Il tracciato della Gronda di Genova è il frutto di un lungo lavoro di progettazione e di confronto con gli Enti territoriali e i cittadini genovesi ed ha una storia più che trentennale nel corso della quale sono state formulate molte ipotesi progettuali. Nel dicembre del 2008 il Comune di Genova e Autostrade per l'Italia hanno deciso di sottoporre cinque ipotesi progettuali di potenziamento del nodo autostradale genovese a un confronto pubblico. Il Dibattito Pubblico, gestito da una



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

commissione indipendente, ha rappresentato la prima esperienza italiana di coinvolgimento diretto delle popolazioni interessate nella fase autorizzativa di una grande opera infrastrutturale.

Il Dibattito Pubblico si è chiuso con la presentazione al Consiglio Comunale del 29.05.09 della soluzione individuata come "la migliore". Subito dopo è stato siglato il Protocollo d'Intesa per la realizzazione dell'intervento tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione, Provincia, Comune, Autorità Portuale, Anas e Aspi.

A seguire sono state avviate le attività di Progetto Definitivo che ha ottenuto:

- la validazione tecnica da parte dell'Anas nell'Agosto 2011;
- la compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e Ministero per i Beni e le Attività Culturali nel Gennaio 2014.

IL TRACCIATO

Partendo da Genova Est e Genova Ovest il tracciato passa subito in sotterraneo: le gallerie convergono verso la Val Torbella, dove i nuovi assi autostradali sovrappassano all'aperto la A12 e rientrano in sotterraneo fino a Bolzaneto. In questa zona i diversi percorsi si unificano e si dirigono a Ovest, superando in viadotto la Val Polcevera. Dopo la prima lunga galleria si attraversa il tratto all'aperto della Val Varenna ma subito inizia una seconda galleria fino in Val Leira a Voltri. Qui il tracciato presenta una quota più alta del terreno in fondovalle e oltrepassa su viadotto le incisioni dei torrenti Leira e Cerusa. Le due vallate sono separate da un monte (quello su cui sorge il Santuario della Madonna delle Grazie) che richiede l'attraversamento con una breve galleria. Un ultimo tunnel consente di raggiungere il termine del progetto in prossimità di Vesima, dove il tracciato si ricongiunge con l'autostrada A10 esistente.

Per quanto riguarda le opere in sotterraneo, si distinguono tre tratti: Voltri, Varenna e Polcevera.

La zona di Voltri

L'area di Voltri è interessata dalla realizzazione di 3 tratti in galleria sull'asse principale: Borgonuovo Est (2.223 m); Borgonuovo Ovest (2.243 m); Voltri Ovest (284 m); Voltri Est (261 m); Amandola Est (5.994 m); Amandola Ovest (6.014 m) e di altri tratti sotterranei in corrispondenza delle rampe di svincolo: Ciocia (460 m); Bric del Carmo (895 m); Delle Grazie (1.305 m).

Le gallerie Voltri Est e Ovest, Ciocia, Bric del Carmo e Delle Grazie, nonostante siano interessate da formazioni geologiche potenzialmente amiantifere, saranno realizzate con tecniche di scavo tradizionale a causa della loro limitata lunghezza, variabilità di sezione e non linearità del tracciato.

La zona Varenna

La zona di Varenna è interessata dalla realizzazione delle gallerie Amandola Ovest (6.014 m) ed Est (5.994 m) e Monterosso Ovest (6.230 m) ed Est (6.228 m) che saranno eseguite con il sistema di scavo meccanizzato. Le operazioni di scavo, rivestimento del cavo e trasporto del materiale scavato saranno gestite per tutta la sequenza di gallerie lungo gli assi della Gronda da un solo cantiere di imbocco, posto in corrispondenza della vallata del Polcevera a Bolzaneto. Questo consente di limitare notevolmente le opere di cantierizzazione in corrispondenza dei tratti all'aperto in Val Varenna e nelle vallate di Voltri.

La zona Polcevera

Il tratto autostradale a est del torrente Polcevera si sviluppa quasi esclusivamente in galleria. Si prevede, infatti, di realizzare le seguenti gallerie: Morego (158 m); Polcevera (575 m); Baccan (1.578 m); San Rocco (1.276 m); Forte Diamante (2.810 m); Bric du Vento (2.507 m); Torbella Ovest (398 m); Torbella Est (136 m); Montesperone (1.978 m); Forte Begato (1.386 m); Granarolo

Handwritten initials and signature.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

(3.368 m); Moro 1 (886 m); Moro 2 (796 m); Campursone (142 m).

In questa zona, la presenza di numerose rampe di interconnessione, che si collegano agli assi principali in sotterraneo, dà origine a confluenze di gallerie che generano sezioni di scavo di notevoli dimensioni, i cosiddetti "cameroni".

I TRATTI IN GALLERIA E LE SEZIONI DI SCAVO

Le 14 gallerie situate a est del torrente Polcevera, considerata la variabilità delle sezioni e la presenza di numerosi innesti in sotterraneo, saranno realizzate con metodi di scavo tradizionali (avanzamento con esplosivo o martellone).

Delle 11 gallerie della tratta posta a ovest del torrente Polcevera, 6 verranno realizzate mediante tecniche di scavo meccanizzato con TBM; si tratta gallerie a doppia canna dell'asse autostradale (Monterosso, Amandola e Borgonuovo) che presentano caratteristiche di costanza della sezione e sviluppi notevoli (rispettivamente pari a circa 6 km per le gallerie Monterosso e Amandola e di circa 2,2 km per le gallerie Borgonuovo).

Le rimanenti 5 gallerie della tratta a ovest del torrente Polcevera saranno realizzate con metodi di scavo tradizionali, data la limitata lunghezza o considerata la variabilità della sezione.

Dal momento che il torrente Polcevera rappresenta uno spartiacque geologico tra i terreni potenzialmente amiantiferi appartenenti al lato destro e quelli certamente non amiantiferi situati nella sponda sinistra, il ricorso a un metodo meccanizzato, unitamente ad accorgimenti particolari in fase di cantiere, ha il vantaggio di assicurare standard di sicurezza adeguati per questo tipo di lavorazioni.

I CAMERONI DI INTERCONNESSIONE

La configurazione di progetto prevede numerosi innesti tra gli assi in sotterraneo. Le difficoltà tecniche, legate alla realizzazione di sezioni di notevoli dimensioni, hanno determinato il posizionamento delle zone di confluenza (i "cameroni") in corrispondenza dei tratti in cui l'ammasso roccioso presenta condizioni geomeccaniche più favorevoli.

Il metodo di scavo adottato per realizzare i cameroni è quello tradizionale (esplosivo o martellone idraulico). Sulla base delle condizioni geomeccaniche, nel progetto definitivo è stata messa a punto una modalità costruttiva basata sulla tecnica degli scavi parzializzati, in grado di garantire l'essenziale livello di sicurezza sia durante la costruzione sia a lungo termine, conciliando le esigenze operative di cantiere con il mantenimento di un ambiente di lavoro sicuro in fase di scavo.

LA SICUREZZA IN SOTTERRANEO

Per tutte le gallerie che compongono il tracciato della Gronda lo standard normativo di cui al D.Lgs 264/06 è stato integrato e potenziato ricorrendo a interventi infrastrutturali e impiantistici.

Le tecnologie utilizzate nel progetto permettono di abbinare a un elevato standard di sicurezza, un'attenzione particolare al risparmio energetico e all'impatto ambientale, riducendo i consumi energetici per la ventilazione e l'illuminazione i quali normalmente costituiscono le voci di maggior costo di gestione dell'infrastruttura in sotterraneo.

All'interno delle gallerie è stata adottata la ventilazione meccanica longitudinale, scelta che va a ridurre l'impatto ambientale delle opere di imbocco (questa soluzione permette di evitare la costruzione di centrali di ventilazione, diminuendo così la volumetria delle strutture all'ingresso del tunnel) ed elimina la necessità di camini di estrazione intermedi. I ventilatori previsti sono ad alta efficienza e prevedono una regolazione continua della velocità di rotazione delle pale, garantendo



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali*

in questo modo il controllo ottimale del sistema di ventilazione, soprattutto nelle prime fasi di intervento.

Il D.Lgs. 264/06 prescrive la predisposizione di uscite di emergenza a una distanza di 500 m per le gallerie nuove con volume di traffico inferiore a 2000 veicoli/corsia. In tutte le gallerie del Nodo di Genova le uscite di emergenza verranno invece realizzate a un interasse massimo di 300 m e le vie di fuga saranno differenziate in tre tipologie, secondo il tratto interessato:

- nei tratti in cui le carreggiate corrono affiancate le gallerie sono collegate tra di loro da bypass pedonali in modo che, in caso di incidente, la galleria non incidentata funga da via di fuga per quella adiacente. Tale soluzione è applicabile alla maggior parte dello sviluppo del progetto (gallerie Monterosso, Amandola e Borgonuovo a Ovest del Torrente Polcevera e gallerie Forte Diamante, Baccan e Bric du Vento a Est del Torrente Polcevera);
- per le gallerie monocanna isolate, una prima tipologia di via di fuga è costituita dalla realizzazione di un cunicolo supplementare e indipendente di 4 m di diametro, collegato alle gallerie attraverso bypass pedonali. Questo sistema riguarda le gallerie Granarolo, Forte Begato e Montesperone;
- una soluzione alternativa per le gallerie monocanna prevede un'uscita di emergenza attraverso un cunicolo posto sotto la pavimentazione. Questo sistema è stato adottato solo nei casi in cui la tipologia precedentemente descritta non è applicabile e interessa esclusivamente le gallerie San Rocco, Bric del Carmo e Delle Grazie.

LA GESTIONE DELLE TERRE E L'OPERA A MARE

Dagli scavi in galleria vengono movimentati oltre 12 milioni di mc di smarino sciolto – in parte potenzialmente contenenti amianto - il cui deposito avrebbe costituito una difficoltà quasi insormontabile nel contesto genovese, caratterizzato da un territorio fortemente urbanizzato o di alto pregio ambientale. Il problema è stato risolto progettando il parziale riempimento del Canale di Calma (in adiacenza all'aeroporto di Genova), con la costruzione di un'opera di ampliamento verso mare dell'attuale banchina aeroportuale.

Il sistema di gestione delle terre proposto dal Progetto è stato autorizzato dal Ministero Ambiente nel Giugno 2013 con il Provvedimento di approvazione 14268-19.06.2013 del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo.

Il materiale estratto dalle gallerie verrà analizzato in un laboratorio di cantiere presente nell'edificio di caratterizzazione, appositamente allestito e dotato della strumentazione necessaria. In base ai risultati delle analisi, che saranno realizzate in corso d'opera a ciclo continuo, in modo da caratterizzare tutto il materiale in uscita dagli scavi, allo smarino verrà assegnato un codice che stabilisce le successive modalità di gestione e la destinazione finale:

- Codice bianco (assenza di amianto ma in zone potenzialmente amiantifere - ovest del torrente Polcevera): lo smarino viene trattato assieme al codice verde.
- Codice verde (assegnato al materiale con presenza di amianto <1000 mg/kg inferiore ai limiti della Tabella 1 colonna B del D.Lgs 152/2006): lo smarino viene automaticamente versato in una vasca (slurryfier) dove la sua consistenza pastosa viene resa più fluida con l'aggiunta di acqua marina, per ottenere un materiale ("slurry") che possa essere pompato attraverso un'apposita tubazione (slurrydotto) fino al Canale di Calma, a lato dell'aeroporto, per il riempimento dello strato inferiore dell'Opera a mare.
- Codice giallo (assegnato al materiale con presenza di amianto >1000 mg/kg): lo smarino viene automaticamente versato in una vasca (inertizer) e miscelato con cemento per



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

renderlo idoneo al riutilizzo in arco rovescio, fissando al contempo le fibre di amianto, in modo da inibirne la volatilità. Il materiale così ottenuto viene trasferito in galleria attraverso camion (betoniere).

- Codice rosso (assegnato al materiale con presenza di amianto >1000 mg/kg e con caratteristiche geomeccaniche scadenti): lo smarino viene conferito in discarica. Il materiale viene versato in una vasca (bagger) - dove è additivato con resine incollanti, che inibiscono la volatilità delle fibre - e quindi inserito in appositi contenitori per amianto (big-bag), che ne consentono il trasporto in condizioni di sicurezza.

Il riempimento dell'Opera a Mare è costituito da due tipologie di materiali: per il nucleo si utilizzeranno materiali di scavo con presenza di amianto inferiore a 1000 mg/kg, posti in opera mediante una tubazione collegata direttamente allo slurrydotto, mentre lo strato protettivo in superficie (*capping*) sarà costituito da materiali di scavo provenienti da contesti non amiantiferi (zona a est del torrente Polcevera).

LA CANTIERIZZAZIONE

Gli elementi principali del sistema di cantierizzazione sono identificabili in:

- il Campo Base: l'area predisposta a ospitare gli insediamenti abitativi per le maestranze con una serie di apprestamenti di servizio (mense e locali ricreativi, infermeria, spogliatoi, parcheggi), la Direzione del Cantiere e la Direzione dei Lavori;
- i cantieri industriali: aree in cui si concentreranno le attività legate alle lavorazioni (impianti di betonaggio, impianti di frantumazione, aree di stoccaggio dei materiali inerti, aree di caratterizzazione del materiale di risulta degli scavi, oltre ad aree a servizio dello scavo mediante TBM e allo stoccaggio dei conci prefabbricati);
- i cantieri di imbocco: aree utilizzate durante l'esecuzione dei lavori di costruzione delle gallerie, con i relativi necessari apprestamenti;
- lo Slurrydotto: sistema di tubazioni che consentono il conferimento del materiale di scavo, caratterizzato come idoneo al riempimento della colmata a fianco del rilevato aeroportuale, dal cantiere di Bolzaneto fino all'Opera a mare;
- le Viabilità di Servizio: necessarie per garantire l'accessibilità delle aree di cantiere da parte dei mezzi d'opera.

Si prevedono in totale 16 cantieri industriali, dislocati in prevalenza nell'interconnessione di Bolzaneto, 16 cantieri di imbocco, collocati in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie di nuova realizzazione, un campo base e 12 viabilità di servizio.

GLI ESPROPRI

Gli espropri delle aree necessarie alla realizzazione dell'opera e degli edifici ad uso abitativo e/o produttivo in esse presenti si distinguono in espropri definitivi e occupazioni temporanee.

Gli espropri definitivi sono relativi all'area corrispondente alla sede autostradale (impronta dell'opera) oltre ad una fascia supplementare di 6 metri per lato, necessaria per le fondazioni delle opere. I limiti di questa zona rappresentano il cosiddetto "nastro autostradale".

All'interno del "nastro autostradale" vengono espropriati definitivamente:

- a) terreni;
- b) fabbricati ad uso abitativo;
- c) fabbricati ad uso produttivo.

A
005
UR



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

Solo nel caso di opere sopraelevate rispetto al terreno (come ad esempio i viadotti) è possibile evitare l'esproprio definitivo, qualora ciò sia espressamente richiesto dai proprietari, e sempreché la permanenza degli immobili e delle attività presenti sia compatibile con la sicurezza delle opere autostradali, del traffico e degli stessi proprietari.

Le occupazioni temporanee si rendono necessarie relativamente ai campi, ai cantieri, ai depositi e alle viabilità di servizio, che cessano la loro funzione al termine dei lavori e le cui aree possono quindi venire restituite ai proprietari, dopo il ripristino dello stato dei luoghi. Questa tipologia di occupazione è applicata alle opere di cantierizzazione e a una fascia di 10 metri di larghezza dal limite definito dal "nastro autostradale".

In questa zona vengono occupati temporaneamente:

- a) terreni;
- b) fabbricati ad uso abitativo;
- c) fabbricati ad uso produttivo.

L'occupazione temporanea dei punti b) e c) è possibile solo se i fabbricati sono compatibili con le funzioni a cui vengono destinate le aree di cantiere. In caso contrario devono essere espropriati definitivamente, per consentire l'esecuzione dei lavori.

Oltre agli espropri definitivi e alle occupazioni temporanee, vengono individuate due differenti fasce la prima delle quali si estende tra 0 e 30 m dal nastro autostradale, mentre la seconda si estende da 30 a 60 m.

La prima fascia viene definita in base all'art. 26 del DPR 495/92 "Codice della strada", che introduce una "fascia di rispetto" di 30 m dal confine delle autostrade. In questa fascia situata al di fuori del nastro autostradale, e quindi esterna all'area che ASPi acquisisce come "pertinenza" delle opere, l'esproprio non è necessario, poiché le proprietà non sono direttamente interessate dai lavori. Il "Preliminare di intesa" tra Autostrade per l'Italia e il Comune di Genova, sancisce però l'impegno della Società Autostrade a indennizzare i proprietari dei fabbricati che rientrano nella fascia di rispetto dei 30 metri, arrivando anche a proporre l'esproprio dei fabbricati per coloro che non intendano rimanere ubicati in prossimità della nuova infrastruttura. Nella adiacente fascia, compresa tra 30 e 60 metri dal nastro autostradale, non è invece previsto alcun tipo di esproprio, ma solo l'eventuale riconoscimento di un'indennità che compensa l'impatto delle nuove opere sul territorio.

Di seguito il Presidente comunica che sono pervenuti - sino all'apertura dei lavori della Conferenza - i sottoelencati pareri o note, di enti ed amministrazioni, trasmessi anticipatamente al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, che vengono acquisiti agli atti della Conferenza:

1. Nota n.0061719 del 23.07.14 del **Ministero della Difesa – Comando Trasporti e Materiali** con la quale esprime parere favorevole alle opere con prescrizioni e vincoli da rispettarsi nella successiva fase progettuale;
2. Nota n.420 del 18.09.14 della **Società Sigemi S.r.l. di Lacchiarella (MI)**, con la quale comunica che le interferenze rilevate sono sostanzialmente corrette, restando in attesa di



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

concordare gli interventi volti alla risoluzione delle stesse, così come espresso nel documento afferente le interferenze tecnologiche;

3. Nota n.5673 del 10.10.14 dell'**Azienda Aster di Genova** con la quale esprime parere favorevole alle opere, con prescrizioni;
4. Nota n.DIS/37 del 13.10.14 dell'**ILVA S.p.a.** con la quale si trasmette il fascicolo con le osservazioni di carattere tecnico con riferimento alle interferenze delle opere con la attività logistico produttiva dello stabilimento Ilva di Genova-Cornigliano, evidenziando inoltre aspetti connessi alle prescrizioni del D.M. ambiente n.28 del 23.01.14;
5. Nota n.1019 del 10.10.14 della **Società Snam Rete Gas di Torino** con la quale - premesso che gli elaborati grafici trasmessi si ritengono non esaustivi a definire il grado di compatibilità tra il progetto e i metanodotti in loco – evidenzia i punti di interferenza individuati, per i quali occorreranno appropriati interventi di adeguamento/spostamento a cura di Snam ma a spese di ASPI;
6. Nota n.0106708 del 10.10.14 dell'**ENAC** con la quale si esprime parere favorevole alle opere con prescrizioni di carattere tecnico ed amministrativo;
7. Nota n. 359 del 15.10.2014 della **Società Gestione Mercato di Genova** con la quale presenta le proprie osservazioni quale contributo al miglior sviluppo del progetto;
8. Nota n. 5888 del 15.10.2014 della **Soprintendenza per i beni archeologici della Liguria** con cui trasmette, al fine dell'acquisizione agli atti della Conferenza, i propri precedenti pareri (note n.4354 dell'8.08.2011, n. 3134 del 21.06.2013 e 3286 del 3.06.2014);
9. Nota del 16.10.2014 della Società **IPLOM** nella quale comunica che, esaminate le progressive di interferenza, e considerato che il passaggio della Gronda avviene a quota inferiore a quella del passaggio degli oleodotti, non risultano interferenze effettive;
10. Nota n. 39430 del 16.10.2014 della **Capitaneria di Porto di Genova** nella quale esprime parere favorevole, subordinato alle prescrizioni già evidenziate con nota 46535 del 13.10.2011 ed alle prescrizioni a conclusione della riunione del 6.6.2012 svoltesi presso l'Autorità Portuale di Genova e richiamate nella medesima nota;
11. Nota n. 0210922 del 13.10.2014 della Società **ENAV S.p.A.** con la quale comunica l'impossibilità a partecipare alla Conferenza e informa di aver già valutato il progetto in argomento (scheda ostacolo 10826) e richiesto alla Società Autostrade per l'Italia informazioni circa possibili modifiche eventualmente apportate al progetto originario;
12. Nota n. 98027 del 16.10.2014 della **Provincia di Genova** con la quale comunica l'impossibilità a partecipare alla Conferenza e richiama il proprio parere reso nell'ambito della procedura VIA, evidenziando la necessità di integrare la documentazione con un progetto di monitoraggio ambientale. Comunica inoltre che le autorizzazioni di competenza della propria Direzione Ambiente dovranno essere

als
ur



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

rilasciate, su specifica istanza del proponente, ad un successivo livello di progettazione;

13. Nota n. 480/CAST del 13.10.2014 di **ENI S.p.A**, sede di Genova, con la quale fa presente che, visti gli elaborati forniti, non risultano interferenze tra il progetto e le opere di proprietà;
14. Mail del 13.10.2014 della **Società Infracom** di Campi Bisenzio (FI), con la quale comunica che, non essendo interessati dal progetto e non avendo osservazioni in merito, non prenderà parte alla Conferenza di servizi.

Prima dell'apertura del dibattito il Presidente comunica che sarà consegnato ai rappresentanti degli enti ed amministrazioni un "modulo-parere" - predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - su cui riportare l'espressione di parere di rispettiva competenza, se perfezionato, ovvero lo stato dell'iter istruttorio di competenza, allegando inoltre se necessario, eventuali atti formali o note di rilievo.

Detto modulo dovrà essere riconsegnato al termine dei lavori, debitamente compilato e sottoscritto da ognuno dei presenti, e sarà allegato al presente verbale quale parte integrante e sostanziale.

Il Presidente, dà pertanto la parola ai rappresentanti degli enti ed amministrazioni, partecipanti alla conferenza invitandoli ad esprimersi sul progetto in esame, mediante il modulo-parere consegnato, riportando la posizione dell'ente o amministrazione rappresentata.

Il Vice Sindaco del Comune di Genova Stefano BERNINI comunica che il progetto in esame è contenuto nel nuovo piano urbanistico definitivo, in fase di approvazione in occasione del prossimo Consiglio Comunale. Esso inoltre è contenuto nel nuovo piano urbanistico comunale preliminare adottato con Delibera C.C. n.92 del 2011.

Consegna pertanto il modulo parere con cui si esprime parere favorevole (**Allegato 1**).

Comunica, inoltre, che il parere formale del Consiglio Comunale sarà trasmesso al Ministero delle infrastrutture successivamente alla seduta di Consiglio.

L'Ing. Marco BRESCIANI della Società Aeroporto di Genova esprime parere favorevole alle opere, mediante modulo parere (**Allegato 2**) allegando allo stesso la nota n.1094/252 del 16 ottobre 2014, recante prescrizioni per la fase esecutiva, relativamente all'opera a mare.

Il Presidente dell'Autorità Portuale di Genova Luigi MERLO esprime parere favorevole alle opere, mediante modulo parere (**Allegato 3**), in coerenza sia con quanto deliberato dal Comitato Portuale nella seduta del 27 ottobre 2011, che con quanto espresso dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n.68/2012. Evidenzia inoltre che è in corso di

Handwritten initials and signature:
A
AUB



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

perfezionamento uno specifico Accordo di Programma tra ASPI e ENAC circa le modalità di cantierizzazione e gestione del previsto ampliamento del sedime aeronautico.

Il Dott. Domenico Carriero dell'**ILVA S.p.a.** consegna il modulo parere (**Allegato 4**) allegando, allo stesso, la succitata nota n.DIS/37 del 13 ottobre 2014. Evidenzia la necessità che ASPI tenga conto delle osservazioni evidenziate e delle criticità rilevate, richiamando nel contempo, quando prescritto nel D.M. ambiente n.28 del 23 gennaio 2014 (prescrizioni A.8, A.9 e A.10).

Il Presidente, con riferimento a quanto evidenziato dal rappresentante dell'Ilva S.p.A. rileva che le prescrizioni citate sono da ottemperarsi, così come peraltro riportato nello stesso Decreto VIA, nella fase di progettazione esecutiva.

Il rappresentante del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio conferma quanto evidenziato dal Presidente.

Il Presidente invita comunque la Società proponente a porre in essere sin da ora ogni utile iniziativa al fine di approfondire quanto evidenziato da Ilva per lo sviluppo della successiva fase progettuale.

Il Vice Direttore della Società Gestione Mercato di Genova, Pasquale Nino TESTINI, esprime parere favorevole alle opere, mediante modulo parere (**Allegato 5**), richiedendo che vengano considerate attentamente le valutazioni riportate nella succitata nota n. 359 del 15 ottobre 2014.

Il Dott. Carlo DI GIANFRANCESCO del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare consegna il modulo parere (**Allegato 6**), con il quale rimanda a quanto espresso con il succitato provvedimento di compatibilità ambientale n.28 del 23 gennaio 2014. Richiama il particolare la prescrizione n.A. 3, restando in attesa della comunicazione da parte di ASPI dell'avvenuta sottoscrizione di un "Accordo di programma" per la realizzazione dell'opera a mare, tra i soggetti interessati, prima dell'approvazione del Progetto definitivo in sede di Conferenza di Servizi.

L'Arch. Maria Maddalena ALESSANDRO del Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo esprime parere favorevole alle opere, con prescrizioni, mediante modulo parere (**Allegato 7**). In considerazione del fatto che il progetto oggetto della Conferenza di Servizi è lo stesso già sottoposto a procedura di V.I.A., conferma il parere espresso dal Ministero, nell'ambito della suddetta procedura di V.I.A., espresso con nota allegata n.34.19.04/21697, del 19 agosto 2013. Evidenzia infine che il parere espresso recepisce le valutazioni trasmesse dalle Soprintendenze territoriali.

Handwritten initials and signature



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

L'Ing. Gianluigi RECH del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessioni Autostradali esprime parere favorevole alle opere, mediante modulo parere (**Allegato 8**). Richiama la validazione tecnica n.106426, del 26 luglio 2011 resa sul progetto in esame e, ad integrazione della stessa, riporta sul modulo parere ulteriori osservazioni/prescrizioni.

Il Sig. Umberto CAMURRI dell'Enel Distribuzione S.p.a. esprime parere favorevole alle opere, mediante modulo parere (**Allegato 9**), sottoscritto all'evasione di quanto riportato nell'allegata nota n.0896744 del 15 ottobre 2014.

L'ing. Francesco DE SIO dell'Eni Downstream and Industrial operation - Direzione Retail, consegna il modulo parere (**Allegato 10**) con il quale rappresenta che, al fine dell'espressione del parere definitivo, si rimanda ad un incontro con la Società Autostrade. Esprime forti perplessità per il fatto che l'asset societario interessato dal progetto (impianto distribuzione carburanti) allo stato attuale sarebbe compromesso dall'opera.

L'Arch. G.B. POGGI della Regione Liguria esprime parere favorevole alle opere mediante modulo parere (**Allegato 11**), comunicando che l'atto formale - necessario alla prescritta intesa Stato-Regione di cui al D.P.R. n.383/94 - verrà trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, una volta conosciuti tutti i pareri degli enti intervenuti alla Conferenza odierna.

I rappresentanti di Regione e Comune, visto quanto emerso in sede di dibattito, propongono alla Conferenza di servizi l'apertura di un Tavolo tecnico, a livello locale, al fine di approfondire e definire le varie criticità e osservazioni formulate sul progetto da parte dei vari enti o società intervenuti all'odierna Conferenza.

I rappresentanti della Società autostrade per l'Italia S.p.a. si rendono disponibili ad avviare gli incontri tecnici richiesti, che risultano anche necessari alla stessa Società al fine di verificare gli impatti che potrebbero scaturire sul progetto definitivo oggetto della Conferenza.

A tal fine richiedono alla Segreteria della Conferenza l'acquisizione degli atti pervenuti e acquisiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, necessari per effettuare gli approfondimenti richiesti.

Consegnano, pertanto, il modulo parere (**Allegato 12**), con il quale comunicano altresì che l'Accordo di programma con Enac ed Autorità Portuale (prescrizione n. A.3 del citato provvedimento di compatibilità ambientale n.28 del 23 gennaio 2014) è in fase di definizione.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali

Comunicano, inoltre, che la documentazione sul rischio archeologico è stata prodotta nella procedura di verifica di impatto ambientale.

I rappresentanti della Società autostrade per l'Italia S.p.a. rilevano infine la necessità di procedere alla convocazione di una seconda seduta, nella quale informare e prendere atto degli approfondimenti effettuati e degli esiti degli incontri tecnici di cui sopra.

Tale considerazione viene condivisa da tutti i partecipanti all'unanimità.

Il Presidente in conclusione dei lavori, preso atto di quanto già acquisito agli atti della Conferenza e di quanto emerso dalla riunione odierna, evidenzia che allo stato attuale non emergono elementi ostativi al prosieguo della procedura e dispone, su accordo dei presenti, di convocare una seconda seduta della Conferenza per il giorno **12 dicembre 2014**, presso questo Ministero, alle ore 10:30.

Gli atti acquisiti dalla Conferenza, unitamente a quelli trasmessi anticipatamente a questo Ministero, sono consegnati in copia alla Società Autostrade per l'Italia S.p.a. al fine di una dettagliata disamina e valutazione degli stessi.

Il presente verbale sarà pubblicato sul sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e di ciò sarà data comunicazione a tutti gli enti ed amministrazioni interessate dal procedimento di che trattasi. Lo stesso costituirà convocazione per la seconda seduta.

La seduta è tolta alle ore 13:30

Firmato:

per il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali:**

LA SEGRETERIA

(Geom. Antonino ROCCHETTI)

(Dott.ssa Annarita BARUZZI)

IL PRESIDENTE

(Dott. Danilo SCERBO)

▪ Il presente documento, redatto in unica copia, è composto da n.18 (diciotto) pagine.