

**autostrade** // *per l'italia*

Società per azioni

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A.  
Capitale Sociale € 622.027.000,00 interamente versato  
Codice Fiscale e n. di iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 07516911000  
C.C.I.A.A. ROMA n. 1037417 - P.IVA 07516911000 - Sede Legale: Via A. Bergamini, 50 - 00159 Roma

LETTERE : VIA A. BERGAMINI, 50 - 00159 ROMA  
TELEGR. : AUTOSTRADAE ROMA  
TELEX : AUTSPA N. 612235  
TELEF. : 06.4363.1  
TELEFAX : 06.4363.4090  
E-MAIL : info@autostrade.it  
WEBSITE : www.autostrade.it  
PEC : autostradeperitalia@pec.autostrade.it

NS. RIF. CGNO/DINF/VMG/MCI

ROMA

Spett.li

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA  
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**  
Direzione Generale per le Valutazioni e  
Autorizzazioni Ambientali  
*dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it*

e, p.c. **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA  
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**  
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto  
Ambientale - VIA e VAS  
*ctva@pec.minambiente.it*

**OGGETTO: AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO**  
**POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI**  
**BOLOGNA**  
[IDVIP 3527] Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale  
Rif. MATTM - PEC n. 11841 del 22/05/2017  
**Chiarimenti su controdeduzioni ad osservazioni**

Facendo seguito alla PEC trasmessa in data 29/09/2017, con cui la scrivente ha riscontrato le osservazioni dei privati e degli Enti emerse nell'ambito della procedura di valutazione dell'impatto ambientale in oggetto, con la presente si inviano le controdeduzioni alle osservazioni pervenute dopo il 22/05/2017, quindi successive alla richiesta di integrazioni di codesto Ministero.

Nel restare a disposizione per eventuali chiarimenti, si porgono distinti saluti.

**autostrade** // *per l'italia*  
Società per azioni  
Il Responsabile del procedimento  
*(M. Bontà)*

All.: c.s.

**OSSERVAZIONI DEI CITTADINI INVIATE DOPO IL 22 MAGGIO 2017**

	codice	Soggetto richiedente	Sintesi richiesta	CONTRODEDUZIONI
1	DVA-2017-0012016	Gabriella Bravi e altri cittadini	Integrazioni ad alcune richieste della Regione	Controdedotte nell'ambito del primo invio delle risposte alle osservazioni dei cittadini, trasmesse dalla scrivente in data 29/09/2017. Nello specifico si rimanda all'elaborato AMB2002 prodotto in risposta alle richieste della Regione Emilia Romagna inviata in data 21/6/17.
2	DVA-2017-0012017	avv. Aldo Bacchiocchi	proposta progettuale alternativa con unificazione delle corsie senza banalizzazione e critica al progetto in termini di analisi costi/benefici	Di seguito si riporta la controdeduzione già fornita dalla scrivente in data 29/09/17 all'osservazione DVA-2017-0006381 formulata dall'avv. Dotta.  Nello SIA è riportata l'analisi delle alternative progettuali analizzate nel corso degli ultimi anni in merito alla risoluzione del Nodo di Bologna. Nello specifico sono state riportate le valutazioni dal punto di vista trasportistico, ambientale e strategico in merito alla soluzione del Passante Nord con banalizzazione del sistema autostradale/tangenziale esistente, studiata da ASP1, e del Passante Sud, come ipotizzato dagli studi della Città Metropolitana. Dagli studi sono emerse le notevoli criticità strutturali sulla soluzione complessiva del previsto sistema tangenziale/autostradale e la non risoluzione della problematica trasportistica della tangenziale di Bologna. Al fine di risolvere le criticità trasportistiche di livello nazionale e di migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano è stato stipulato un nuovo accordo nell'aprile del 2016 che prevede il potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza sia dell'A14 che della tangenziale, prevedendo per quest'ultima altresì un tratto a quattro corsie per senso di marcia più emergenza. Inoltre nell'ambito delle integrazioni progettuali, è stata predisposta un approfondimento delle analisi delle alternative (AMB2006) tra la soluzione del Passante Nord e il potenziamento in sede del sistema tangenziale, dalla quale si evince chiaramente come dal punto di vista ambientale e trasportistico, quest'ultima soluzione sia largamente preferibile a quelle di un eventuale decentramento dell'autostrada.
3	DVA-2017-0012237	Sara Marchi	Richieste quartiere San Donnino: a) si chiede che il parcheggio (30-40 auto) non sia realizzato per ovvi motivi di sicurezza civica vista la prossimità di molte abitazioni civili b) chiusura svincolo 9	a) Il parcheggio è stato inserito su richiesta specifica in sede di integrazione VIA da parte del Comune e che la stessa è stata poi confermata nei successivi pareri e incontri tecnici tenuti. Il nuovo parcheggio oltre a servire il nuovo parco realizzato sopra alla galleria, consente anche di garantire gli stalli che vengono eliminati su via San Donato per la sistemazione complessiva della porta. b) il progetto definitivo al momento conferma la chiusura parziale dello svincolo 9, con il solo mantenimento della rampa in uscita direzione nord. Dallo studio di traffico eseguito sono emersi buoni livelli di servizio per la distribuzione dei traffici sugli svincoli limitrofi.  Alle osservazioni già espresse dalla sig.ra Marchi (DVA-2017-0005817) in data 11/03/17 è stato dato riscontro nelle controdeduzioni precedentemente fornite dalla scrivente in data 29/09/17
4	DVA-2017-0012552	avv. Aldo Bacchiocchi	vedi n. 2 DVA-2017-0012017	vedi n. 2 DVA-2017-0012017
5	DVA-2017-0012669	Cittadini quartiere San Donato  Raffaella Narciso, Angelo Narciso, Giovanni Sanfilippo, Oneglia Serra, Gianluca Sanfilippo, Claudia Caselli, Ettore Greco, Maria Altomare Casamassima, Angela Benassi, Giancarlo Cocchi, Roberto Ravizza, Carla Razzaboni, Raffaele Ceruolo, Massimo Benedetti Sartorini	Prolungamento galleria antifonica fino allo svincolo 8 e realizzazione di pannellature arredate con giardino verticale auto-sostenibile	Di seguito si riporta un estratto della controdeduzione già fornita dalla scrivente in data 29/09/17 all'osservazione DVA-2017-0005167.  "la mitigazione acustica prevista nel PD nel tratto tra lo svincolo 8 e svincolo 9, unitamente alla chiusura delle rampe in direzione sud dello svincolo 9, consentono di raggiungere il rispetto dei limiti acustici vigenti. Relativamente alle chiusure verticali della galleria, sono in corso degli approfondimenti sull'inserimento architettonico e paesaggistico dei muri previsti per rendere maggiormente gradevole la vista dei prospetti dall'esterno; (...)"
6	DVA-2017-0014342	Gabriella Bravi	Richiesta a CTVA in merito all'approvazione del progetto	Non di competenza della scrivente
7	DVA-2017-0015875	Gabriella Bravi	Richieste in merito all'ambito San Donnino	La configurazione dello svincolo inserita nel progetto definitivo, anche a seguito delle richieste degli Enti nell'ambito del confronto pubblico, prevede la chiusura delle rampe dello svincolo 9 in carreggiata sud e l'inserimento di tre rotoatorie di cui una su via Europa e due su via San Donato al fine di potenziare il collegamento della circonvallazione esistente tra Viale Europa e Via San Donato a Nord della tangenziale. Si ritiene che l'accessibilità alla via San Donato da/per la carreggiata sud della Tangenziale mantenga adeguate funzionalità grazie al limitrofo svincolo 8/8 bis su viale Europa. La chiusura parziale dello svincolo alleggerisce via San Donato da parte degli spostamenti di attraversamento non legati alla mobilità del quartiere. Si fa presente che la chiusura dello svincolo sud ha inoltre consentito di creare una continuità paesaggistica e naturale tra il parco di San Donnino e le aree a sud del sistema tangenziale, creando una vasta area a verde a beneficio dell'abitato di San Donato
8	DVA-2017-0016137	Cittadini quartiere San Donato  Raffaella Narciso, Angelo Narciso, Giovanni Sanfilippo, Oneglia Serra, Gianluca Sanfilippo, Claudia Caselli, Ettore Greco, Maria Altomare Casamassima, Angela Benassi, Giancarlo Cocchi, Roberto Ravizza, Carla Razzaboni, Raffaele Ceruolo, Massimo Benedetti Sartorini	Prolungamento galleria antifonica fino allo svincolo 8 bis e chiarimenti in merito all'impatto atmosferico sul villaggio Lercaro in corrispondenza degli imbocchi della galleria	Relativamente alla mitigazione acustica grazie alla galleria antifonica già prevista nel PD, tra lo svincolo 8 e svincolo 9, unitamente alla chiusura delle rampe in direzione sud dello svincolo 9, si conferma il rispetto dei limiti acustici vigenti e pertanto non sono necessari i prolungamenti richiesti. Si specifica inoltre che la microsimulazione atmosferica sugli imbocchi della galleria San Donnino, riportata nell'elaborato integrativo AMB2005, è stata eseguita su episodi di durata limitata, prendendo a riferimento la giornata caratterizzata da meteo sfavorevole alla dispersione, quindi molto cautelativa, ed ha restituito valori di concentrazioni in corrispondenza dell'abitato di molto inferiori al limite normativo della concentrazione oraria del NO2 e giornaliera del PM10.
9	DVA-2017-0016143	Sara Marchi	1) Eliminazione parcheggio previsto allo svincolo 9 2) inserire fascia boscare in luogo del parcheggio 3) Prolungamento galleria antifonica fino a svincolo 8 bis	1) il Comune di BO nell'ambito delle integrazioni progettuali ha richiesto la realizzazione di un parcheggio per una porzione di spazio ricadente nel cappio da dismettere; 2) in corrispondenza della rampa dello svincolo 8 bis sud è prevista in progetto una duna verde provvista di fascia di rimboscimento in cui verranno impiantati alberi di dimensioni adeguate e compatibili in termini dimensionali con le indicazioni del codice della strada. Lo strato di usura impiegato nell'ambito dell'intervento sarà di tipo drenante. 3) Relativamente alla mitigazione acustica grazie alla galleria antifonica già prevista nel PD, tra lo svincolo 8 e svincolo 9, unitamente alla chiusura delle rampe in direzione sud dello svincolo 9, si conferma il rispetto dei limiti acustici vigenti e pertanto non sono necessari i prolungamenti richiesti.
10	DVA-2017-0016692	Cittadini quartiere San Donato  Raffaella Narciso, Angelo Narciso, Giovanni Sanfilippo, Oneglia Serra, Gianluca Sanfilippo, Claudia Caselli, Ettore Greco, Maria Altomare Casamassima, Angela Benassi, Giancarlo Cocchi, Roberto Ravizza, Carla Razzaboni, Raffaele Ceruolo, Massimo Benedetti Sartorini	vedi n. 8 DVA-2017-0016137	vedi n. 8 DVA-2017-0016137
11	DVA-2017-0017157	Dott. Ing. Marcello Bormioli Bonacolsi	Richiesta di soluzione alternativa (passante SUD) e critiche al progetto	Nel SIA è riportata l'analisi delle alternative progettuali analizzate nel corso degli ultimi anni in merito alla risoluzione del Nodo di Bologna. Nello specifico sono state riportate le valutazioni dal punto di vista trasportistico, ambientale e strategico in merito alla soluzione del Passante Nord con banalizzazione del sistema autostradale/tangenziale esistente, studiata da ASP1, e del Passante Sud, come ipotizzato dagli studi della Città Metropolitana. Dagli studi sono emerse le notevoli criticità strutturali sulla soluzione complessiva del previsto sistema tangenziale/autostradale e la non risoluzione della problematica trasportistica della tangenziale di Bologna. Al fine di risolvere le criticità trasportistiche di livello nazionale e di migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano è stato stipulato un nuovo accordo nell'aprile del 2016 che prevede il potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza sia dell'A14 che della tangenziale, prevedendo per quest'ultima altresì un tratto a quattro corsie per senso di marcia più emergenza. Inoltre nell'ambito delle integrazioni progettuali, è stata predisposta un approfondimento delle analisi delle alternative (AMB2006) tra la soluzione del Passante Nord e il potenziamento in sede del sistema tangenziale, dalla quale si evince chiaramente come dal punto di vista ambientale e trasportistico, quest'ultima soluzione sia largamente preferibile a quelle di un eventuale decentramento dell'autostrada.
12	DVA-2017-0017724	Ordine provinciale dei medici chirurghi e odontoiatri di Bologna	Moratoria sui lavori di potenziamento e richiesta di valutazione dell'impatto sanitario dell'opera.	Come richiesto nella Delibera Regionale, nell'elaborato AMB2002 delle integrazioni progettuali trasmesse dalla scrivente in data 21/06/17, sono riportate le valutazioni sull'impatto sanitario nello specifico paragrafo Salute Pubblica, che integrano quanto già riportato nello SIA secondo quanto previsto dalla norma italiana vigente (DPCM 27/12/88) e che sono state concordate con la ASL di competenza.
13	DVA-2017-0017735	Comune di Bologna	Richieste e osservazioni su vari aspetti	Le richieste del Comune di Bologna sono confluite nel Parere della Regione Emilia Romagna e saranno valutate, controdedotte o ottemperate nell'ambito delle successive fasi approvative dell'intervento ovvero nei successivi approfondimenti progettuali.

14	DVA-2017-0017895	Comitato cittadini San Donnino	richieste sul quartiere di San Donnino parzialmente accolte in progetto e richiesta di NON allargamento della sede	La documentazione progettuale predisposta si ritiene esaustiva in quanto ha accolto le richieste formulate dagli Enti sia nell'ambito del Dibattito Pubblico che nella fase di procedura di VIA; si specifica infatti che la Regione ER ha approvato l'intervento con delibera del 2/08/2017.
15	DVA-2017-0017994	Cittadini quartiere San Donato Raffaella Narciso, Angelo Narciso, Giovanni Sanfilippo, Oneglia Serra, Gianluca Sanfilippo, Claudia Caselli, Ettore Greco, Maria Altomare Casamassima, Angela Benassi, Giancarlo Cocchi, Roberto Ravizza, Carla Razzaboni, Raffaele Ceruolo, Massimo Benedetti Sartorini	- commenti ai risultati delle centraline mobili della campagna invernale nell'ambito di San Donnino - ribadiscono agli Enti la contrarietà all'intervento	Nell'ambito delle integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale è stato aggiornato l'allegato relativo alle indagini di qualità dell'aria a supporto del progetto (AMB0800-1). In esso sono contenuti i risultati dell'indagine quindicinale realizzata nell'ambito di Via San Donato tra il 14/02 e il 12/03. Le concentrazioni rilevate sono in linea con i dati delle centraline ARPAE del periodo corrispondente e tipici del periodo invernale nelle grandi città della Pianura Padana. I dati storici evidenziano infatti che le concentrazioni più elevate si verificano nel periodo invernale, così come il maggior numero di superamenti del limite giornaliero di 50 microgr/mc. Si rileva inoltre che non esiste alcuna indagine commissionata dal Comune di Bologna all'ASL per la verifica delle cause di mortalità nelle varie zone di Bologna, ma solamente un'elaborazione statistica relativa alla mortalità per i diversi quartieri di Bologna che restituisce informazioni aggregate in alcun modo correlate con la vicinanza o meno a specifiche fonti emissive. L'eventuale esecuzione di studi e/o approfondimenti sanitari potrà essere svolta dalle amministrazioni competenti. Le previsioni contenute nel SIA evidenziano trend di miglioramento dello stato di qualità dell'aria nello scenario di non intervento (scenario programmatico) e ulteriori miglioramenti, nello scenario di realizzazione del progetto di potenziamento. Nel quadro di miglioramento previsto nel SIA si inseriscono gli interventi di potenziamento del sistema del verde, sia lungo l'infrastruttura, sia presso aree e parchi limitrofi al sistema tangenziale, che potranno contribuire a mitigare le emissioni atmosferiche.
16	DVA-2017-0018577	Dotta Paolo e Angelo	proposta progettuale alternativa con unificazione delle corsie senza banalizzazione e critica al progetto in termini di analisi costi/benefici	Di seguito si riporta un estratto della controdeduzione già fornita dalla scrivente in data 29/09/17 all'osservazione DVA-2017-0006381.  Nello SIA è riportata l'analisi delle alternative progettuali analizzate nel corso degli ultimi anni in merito alla risoluzione del Nodo di Bologna. Nello specifico sono state riportate le valutazioni dal punto di vista trasportistico, ambientale e strategico in merito alla soluzione del Passante Nord con banalizzazione del sistema autostradale/tangenziale esistente, studiata da ASP1, e del Passante Sud, come ipotizzato dagli studi della Città Metropolitana. Dagli studi sono emerse le notevoli criticità strutturali sulla soluzione complessiva del previsto sistema tangenziale/autostradale e la non risoluzione della problematica trasportistica della tangenziale di Bologna. Al fine di risolvere le criticità trasportistiche di livello nazionale e di migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano è stato stipulato un nuovo accordo nell'aprile del 2016 che prevede il potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza sia dell'A14 che della tangenziale, prevedendo per quest'ultima altresì un tratto a quattro corsie per senso di marcia più emergenza. Inoltre nell'ambito delle integrazioni progettuali, è stata predisposta un approfondimento delle analisi delle alternative (AMB2006) tra la soluzione del Passante Nord e il potenziamento in sede del sistema tangenziale, dalla quale si evince chiaramente come dal punto di vista ambientale e trasportistico, quest'ultima soluzione sia largamente preferibile a quelle di un eventuale decentramento dell'autostrada.
17	DVA-2017-0018624	Galaxy srl	Si richiede che le valutazioni acustiche debbano essere redatte in base al Piano di Zonizzazione Acustica Comunale e al PSC e che le barriere acustiche vengano estese all'intero tratto tra gli svincoli 12 e 13	La società Galaxy risulta proprietà di aree ricadenti nell'Ambito 148 del PSC del Comune di Bologna, definito come ambito per nuovi insediamenti di tipo misto ex art. 18 delle Norme del PSC, allo stato attuale non recepite in un Piano attuativo, Concessione edilizia o Permesso di costituire. Tale area si colloca oltre la fascia di pertinenza del sistema tangenziale/autostrada A14 ed è classificata in zona 3. Attualmente nell'area in questione, risulta comunque mitigata in considerazione delle seguenti situazioni: • porzione a ovest di via Vighi: in questo ambito è presente la Casa di Riposo S. Petronio/Nuova Salus, identificata nelle integrazioni al SIA come ricettore 1092 (AMB2002, PAC0002-1, AMB0267-1). Per tale ricettore sono state dimensionate specifiche mitigazioni acustiche (barriere FO086 e FO088) che permettono di migliorare sensibilmente l'attuale livello di rumore notturno. Per questa porzione dell'ambito sono quindi sostanzialmente rispettati i limiti di Classe 3 • porzione a est di via Vighi: allo stato attuale non sono presenti edifici e non sono state condotte specifiche valutazioni. Si evidenzia che l'area in questione risulta separata dal sistema tangenziale/autostrada A14 dalla "collina" dell'ex discarica dei rifiuti del Comune di Bologna, gestita da HERA, che funge da mitigazione nei confronti del rumore autostradale. Si specifica infine che le mitigazioni acustiche previste in progetto consentono di raggiungere il rispetto dei limiti imposti dalla normativa vigente e di ottenere un sostanziale miglioramento in tutto il nodo bolognese e, in base a quanto sopra non risultano necessarie ulteriori mitigazioni acustiche tra gli svincoli 12 e 13.
18	DVA-2017-0018720	Paolo Druidi	vedi n. 19 DVA-2017-0018942	vedi n. 19 DVA-2017-0018942
19	DVA-2017-0018942	Paolo Druidi	Proposta di una nuova ipotesi progettuale di Passante sud a completamento dell'anello Bolognese con conseguente realizzazione di un'unica grande rotonda antioraria	Si specifica innanzitutto che l'alternativa progettuale proposta dal sig. Druidi non risulta essere supportata da studi tecnici specifici dal punto di vista trasportistico, ambientale e di analisi costi benefici. Dal punto di vista ambientale basti citare, ad esempio, l'impatto di un nuovo tracciato sul suolo e sul paesaggio in un contesto ambientale finora intatto e da salvaguardare. Il Passante di Mezzo invece consiste in un potenziamento di un'infrastruttura esistente, grazie al quale tra l'altro verrà eseguito un progetto di inserimento ambientale e architettonico del nodo Bolognese grazie alla realizzazione di fasce boscate, parchi urbani e barriere acustiche di pregio. Dal punto di vista trasportistico si segnala, a mero titolo esemplificativo, come l'allungamento dei percorsi di connessione tra A14-A1-A13, comporterebbe un incremento dei costi sociali sostenuti dagli utenti, in termini di carburante, tempi di percorrenza, emissioni acustiche e ambientali, etc, rilevanti soprattutto per i mezzi pesanti. Inoltre, il mantenimento degli svincoli esistenti sulla tangenziale senza ampliamenti e senza la previsione di realizzarne nuovi sul tracciato alternativo proposto, non genera né maggiore capacità né alleggerisce il traffico insistente sulla viabilità urbana e produce come effetto il solo aumento dei tempi e dei consumi per l'aumento della lunghezza di percorrenza dovuti alla realizzazione di un'unica rotonda a senso antiorario. Il passante di mezzo, risulta molto meno impattante dal punto di vista ambientale e il più efficace in termini di attrattività e risoluzione delle criticità trasportistiche esistenti del nodo bolognese.  A) Il progetto di Potenziamento è perfettamente compatibile con le previsioni di espansione di Revamping Fiera. Infatti sono state studiate, proprio con i tecnici di Bologna Fiera, apposite soluzioni relative alla fase di cantiere per escludere eventuali interferenze tra i due interventi. B) l'eliminazione di alcune rampe dello svincolo di Triumvirato sono state richieste espressamente dal Comune di Bologna. Il progetto prevede inoltre la realizzazione del nuovo svincolo di Lazzaretto C) 1. l'ampliamento del ponte sul Reno verrà realizzata in continuità con la struttura esistente senza previsione di demolizioni dell'attuale; 2. per l'ampliamento dell'infrastruttura sarà necessario ricostruire solo alcuni dei cavalcavia presenti sull'infrastruttura; 3. per l'ampliamento dell'infrastruttura sarà necessario ricostruire i cavalcavia ferroviari, la cui soluzione anche in termini di cantierizzazione è stata condivisa con il RFI spa; 4. si conferma che l'ampliamento previsto è di 6,50 m per lato; 5. gli svincoli della tangenziale verranno solo adeguati e in alcuni casi verranno eliminate delle rampe per consentire una riqualificazione di alcuni ambiti con l'inserimento di aree a verde attrezzate o fasce boscate; 6. le barriere acustiche verranno potenziate rispetto allo stato attuale e si configureranno come un elemento architettonico di pregio e caratterizzante del nodo bolognese D) 1. la movimentazione di terra prevista verrà complementemente riutilizzata per l'iniziativa, consentendone un minor impatto ambientale per l'utilizzo di risorse e di inerti; 2. per il deposito delle terre verrà utilizzata solo l'area vicina a Fiera e quella più a nord, direttamente collegate all'autostrada proprio per ridurre ai minimi termini le interferenze dei trasporti di cantiere con la viabilità urbana; 3. per l'allargamento delle carreggiate il cantiere verrà sviluppato sul sedime del futuro ampliamento senza interessare aree aggiuntive; 4. il trasporto di materiale e di manufatti avverrà principalmente attraverso l'A14, senza interessare la viabilità locale; 5. sono state studiate soluzioni specifiche per mitigare eventuali impatti in fase di cantiere per i residenti (barriere acustiche mobili, mantenimento delle barriere acustiche esistenti fino alla realizzazione delle nuove, teli antipolvere, etc...) E) le interferenze con eventuali potenziamenti delle linee ferroviarie e con i depositi di HERA ambiente sono state valutate e appositamente studiate F) nelle integrazioni progettuali è stata studiata una soluzione che elimina le interferenze con il People Mover  <input type="checkbox"/>
20	DVA-2017-0022554	Paolo Druidi	vedi n. 19 DVA-2017-0018942	vedi n. 19 DVA-2017-0018942