

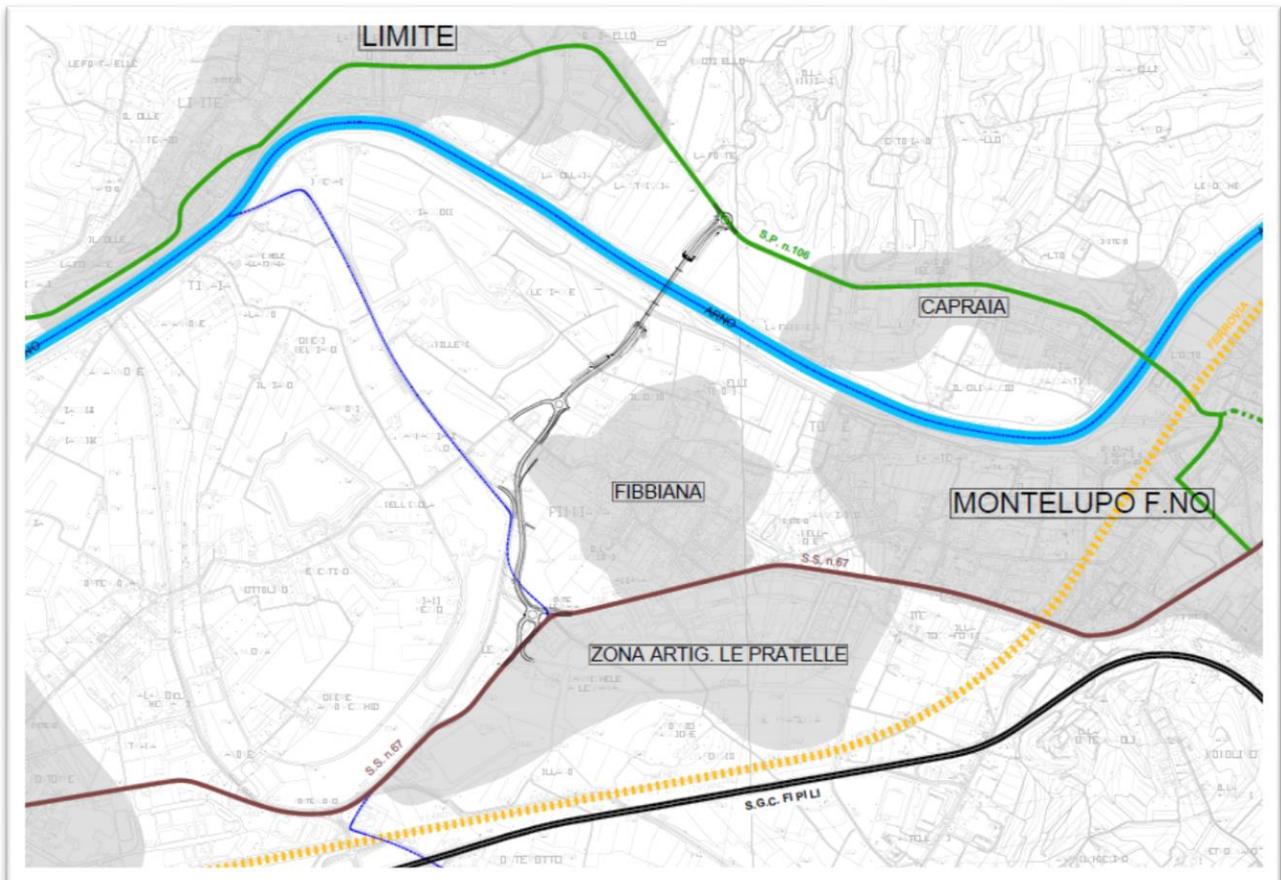
S.S. n.67 “Tosco-Romagnola”
Svincolo in località Fibbiana

Analisi di coerenza fra il Progetto Definitivo ottemperante al Decreto
Dirigenziale 9109 del 27/06/2017 ed il Progetto Esecutivo

ANALISI DI COERENZA FRA IL PROGETTO DEFINITIVO OTTEMPERANTE AL DECRETO
 DIRIGENZIALE n. 9109 ed IL PROGETTO ESECUTIVO

1 INQUADRAMENTO GENERALE E DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento in oggetto prevede la realizzazione di un nuovo asse viario, di sviluppo complessivo pari a circa 1800 metri lineari, che partendo dalla S.S. 67 nel Comune di Montelupo Fiorentino (FI), al confine con il Comune di Empoli (FI), costeggia la località di Fibbiana sul lato Ovest, oltrepassa il Fiume Arno in posizione intermedia rispetto ai due ponti esistenti (uno nel Comune di Montelupo Fiorentino e uno nel Comune di Empoli) e raggiunge la S.P. 106 in riva destra del Fiume. Tale viabilità rappresenterà altresì un collegamento diretto tra la Strada di Grande Comunicazione Firenze Pisa Livorno e tutti i territori posti sulla riva destra dell'Arno. La rotatoria di attacco sulla S.S. 67 è posizionata infatti non lontano dallo svincolo di Empoli Est della sopra citata Strada di Grande Comunicazione. L'infrastruttura viaria in progetto prevede la realizzazione di tre intersezioni a rotatoria, denominate "Rotatoria A" all'intersezione con la S.S.67, "Rotatoria B" all'altezza di Via del Campo (nell'abitato di Fibbiana) e "Rotatoria C" all'innesto con la S.P.106. E' prevista inoltre la realizzazione di una pista ciclabile che si sviluppa, in buona parte, in affiancamento alla viabilità di progetto. Si riporta di seguito una corografia con il tracciato del Progetto Definitivo.



Corografia generale con il tracciato del Progetto Definitivo

ANALISI DI COERENZA FRA IL PROGETTO DEFINITIVO OTTEMPERANTE AL DECRETO DIRIGENZIALE n. 9109 ed IL PROGETTO ESECUTIVO

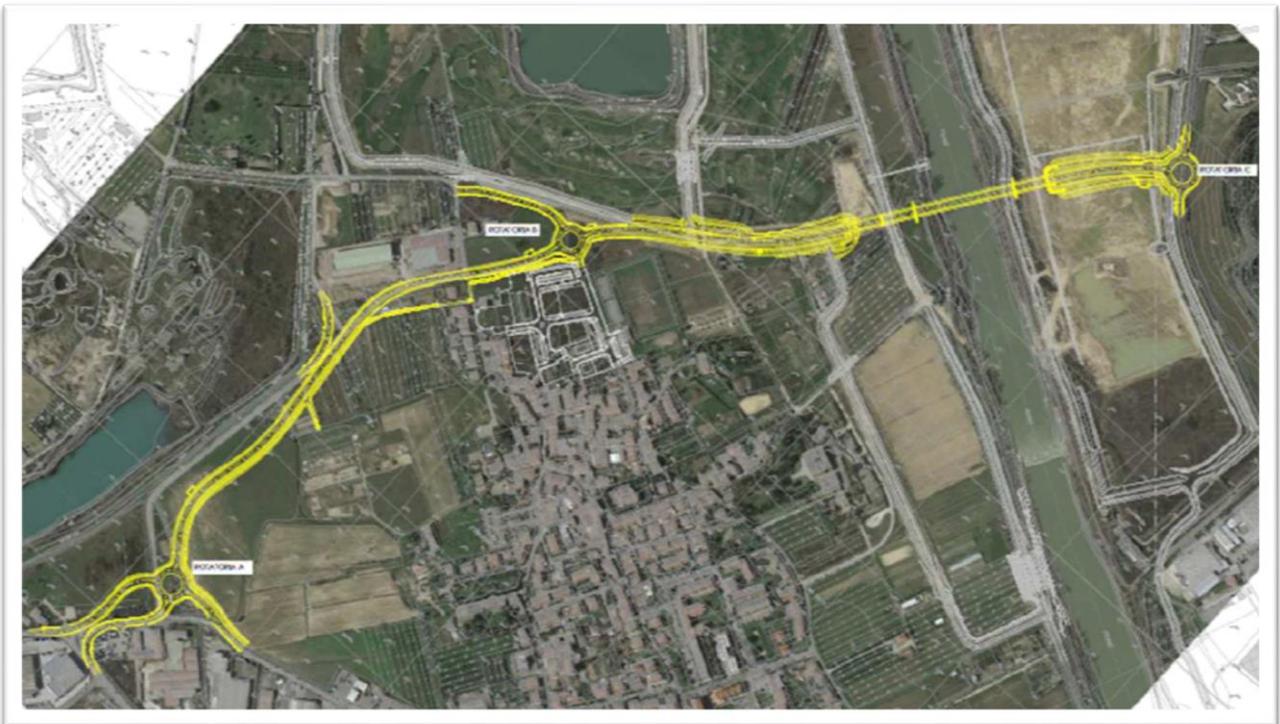
L'attraversamento del Fiume Arno è previsto in un tratto in cui, per la presenza in riva sinistra di un'ampia golena, l'alveo di piena risulta piuttosto ampio. Sia in riva destra, sia in riva sinistra, esistono casse di espansione che saranno attraversate dal tracciato stradale.

L'opera di attraversamento, principale opera d'arte prevista in progetto, verrà realizzata mediante un viadotto di quattro campate di luci 50m + 50m + 150m + 50m, di cui quella maggiore sostenuta da una struttura ad arco a via inferiore.

Sono state adottate sezioni tipo in conformità al D.M. 05.11.2001, con riferimento alla categoria C, con le seguenti caratteristiche:

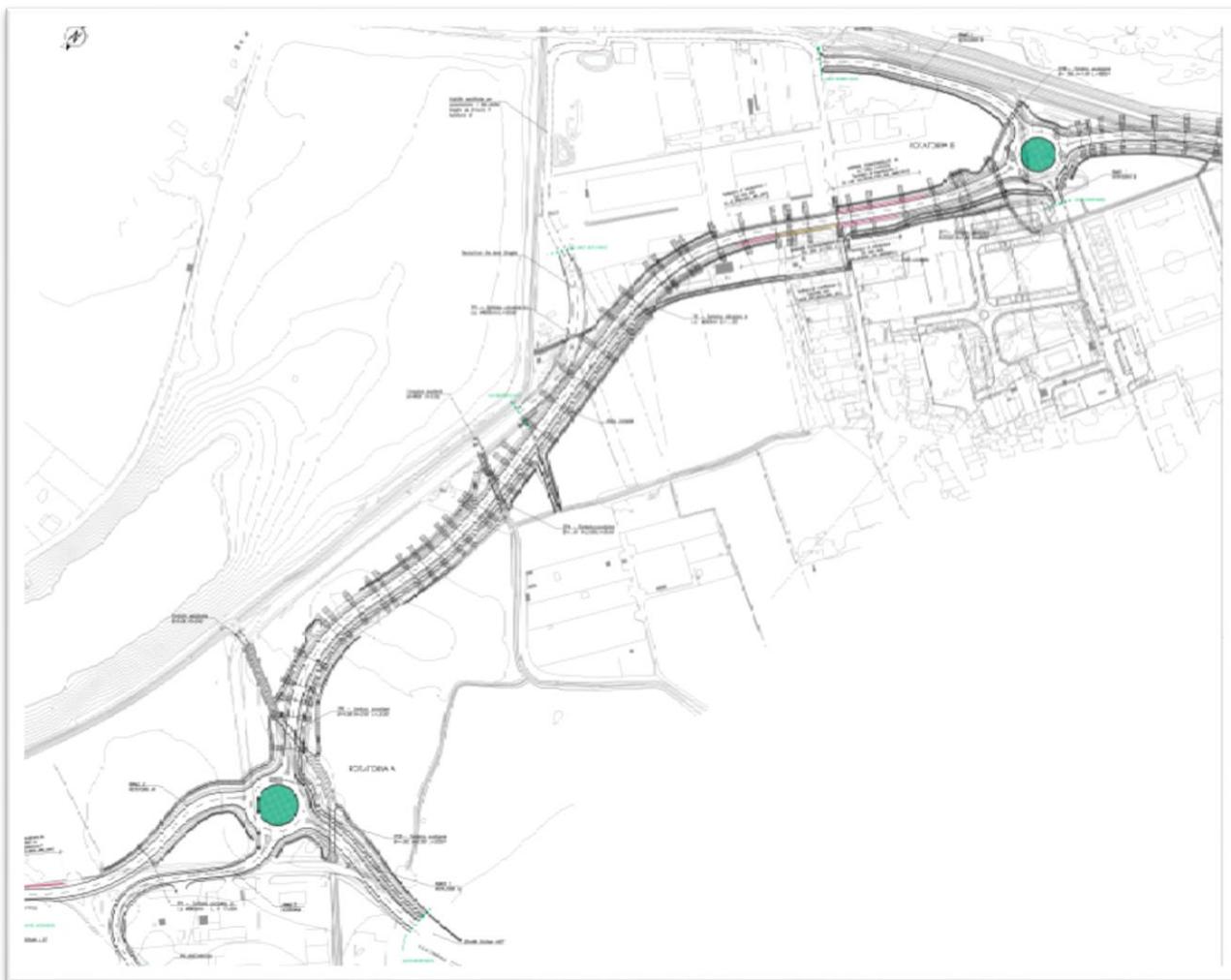
- sezione di tipo C1 – Strada Extraurbana secondaria, due corsie da 3,75 m, banchine da 1,50 m, larghezza totale piattaforma pavimentata 10,50 m;
- pendenza trasversale della piattaforma: 2,50%; tratti in curva pendenza pari al 7%;
- arginelli in terra di larghezza pari a 1,25 m;
- sul ponte e sulle opere di scavalco sono mantenute invariate le dimensioni della piattaforma stradale e della pista ciclopedonale, che in questo caso è separata da un cordolo in cemento.

Si riporta di seguito un sovrapposto del tracciato di Progetto Definitivo con ortofoto satellitare e due estratti del relativo andamento planimetrico. Si rimanda agli allegati Allegato 1 - P00_PS00_TRA_PL01_B e Allegato 2 - P00_PS00_TRA_PL02_C per una valutazione di dettaglio.

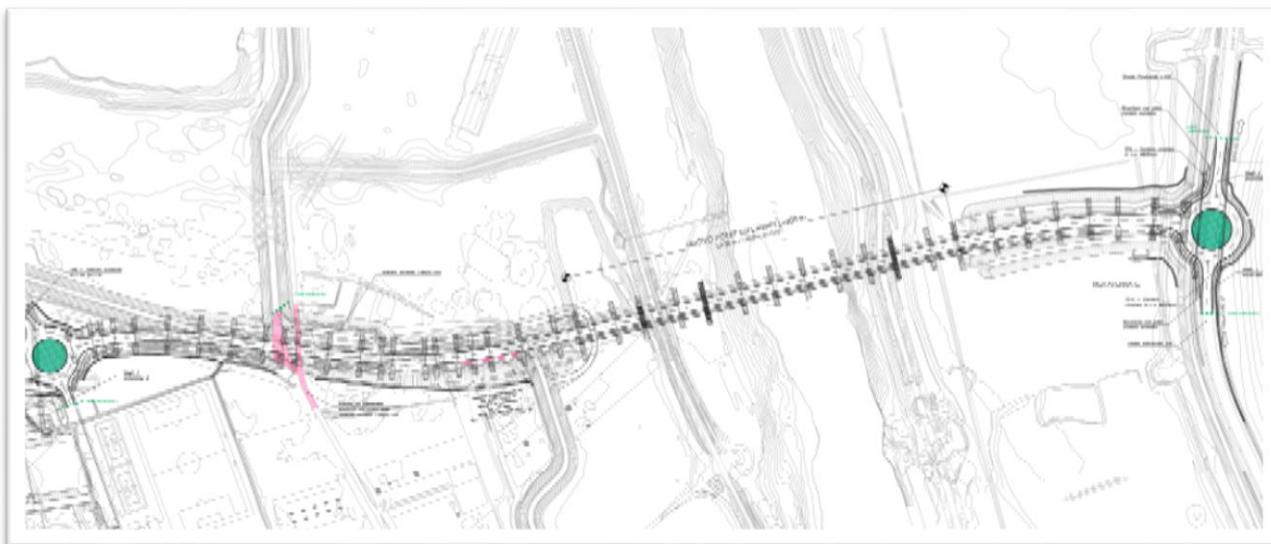


Ortofoto satellitare con riportato il tracciato del Progetto Definitivo

ANALISI DI COERENZA FRA IL PROGETTO DEFINITIVO OTTEMPERANTE AL DECRETO DIRIGENZIALE n. 9109 ed IL PROGETTO ESECUTIVO



Estratto elaborato planimetrico 1/2 del Progetto Definitivo



Estratto elaborato planimetrico 2/2 del Progetto Definitivo

**ANALISI DI COERENZA FRA IL PROGETTO DEFINITIVO OTTEMPERANTE AL DECRETO
 DIRIGENZIALE n. 9109 ed IL PROGETTO ESECUTIVO**

Da un punto di vista della gestione delle terre, dagli elaborati del Progetto Definitivo dedicati all'argomento, si evince che i materiali di risulta prodotti nell'ambito dei lavori di realizzazione del nuovo asse viario, nell'ottica del rispetto dei principi ambientali di favorire il riutilizzo piuttosto che lo smaltimento, saranno ove possibile, reimpiegati nell'ambito delle normali lavorazioni di cantiere, come sottoprodotti. Questo consentirà un'ottimizzazione degli approvvigionamenti esterni e, in subordine, una minore quantità di conferimenti ad impianti esterni, in qualità di rifiuti. Il fabbisogno per la realizzazione dei rilevati sarà soddisfatto attingendo essenzialmente da forniture esterne. Quota parte dei materiali di scavo prodotti dalle lavorazioni, saranno riutilizzati come rinterri e per la formazione dello strato di terreno vegetale. Con riferimento a quanto stimato in Progetto Definitivo, la realizzazione dell'opera porterà alla produzione di un quantitativo di scavi complessivo pari a circa 67.913m³ (in banco) suddivisi nel seguente modo:

- Riutilizzo interno all'opera nell'ambito del DPR 120/2017: 10.778,62 m³, provenienti dallo scotico superficiale e riutilizzabili come rivestimento vegetale delle scarpate e 6.454,44 m³, provenienti dalla demolizione del tratto di argine esistenti della cassa di espansione interferente con l'opera in progetto, riutilizzabili per la ricostruzione dello nuovo tratto di rilevato arginale;
- Materiale non gestibile nell'ambito del D.M. DPR 120/2017 e pertanto gestiti in regime rifiuti ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., pari a 50.680,61m³;
- Altri materiali di risulta prodotti dalla realizzazione degli interventi (materiali derivanti dalla demolizione della pavimentazione stradale esistente etc.) non riutilizzabili nell'ambito delle lavorazioni e pertanto gestiti in regime rifiuti ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., pari a 895 m³.

2 ITER AUTORIZZATIVO E STORIA DELL'INTERVENTO

Per quanto attiene i diversi livelli di progettazione che hanno interessato l'intervento in oggetto, si rappresenta quanto segue. In data 18/05/2007, i rappresentanti della Provincia di Firenze e dei Comuni di Capraia e Limite, Montelupo Fiorentino ed Empoli, hanno sottoscritto un Protocollo di intesa finalizzato alla progettazione e realizzazione del collegamento stradale tra la S.S.67 e la S.P.106, individuando tra l'altro, la Provincia di Firenze come soggetto attuatore della progettazione. Per l'intervento è stato quindi redatto dalla Provincia nel 2010 un progetto di Fattibilità Tecnico Economica, tramite progettista incaricato dalla stessa Provincia (R.T.P. Prof. Bartelletti di Pisa, giusta determinazione 1577/2010). Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica è stato approvato in linea tecnica con Deliberazione di Giunta Provinciale n. 167/2014 ed è stato trasmesso ad ANAS S.p.A. con nota assunta al protocollo ANAS CFI-27470-A del 01/10/2014. A seguito delle interlocuzioni con il MIT, che hanno condotto all'inserimento dell'intervento all'interno del Contratto di Programma 2016-2020,

ANALISI DI COERENZA FRA IL PROGETTO DEFINITIVO OTTEMPERANTE AL DECRETO
DIRIGENZIALE n. 9109 ed IL PROGETTO ESECUTIVO

ANAS S.p.A. è subentrata nel 2016 nell'espletamento delle procedure autorizzative sul Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (procedura di verifica di assoggettabilità a VIA e verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art. 25 del DLgs 50/2016), previo aggiornamento ed integrazione dello stesso ai sensi del DLgs 50/2016. Con specifico riferimento alla verifica di assoggettabilità a VIA, ANAS S.p.A., Compartimento della viabilità per la Toscana, ha presentato in data 05/08/2016 alla Regione Toscana istanza per l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA per l'intervento in argomento, ai sensi dell'art. 48 della L.R. 10/2010 e dell'art. 20 del D.Lgs 152/2006. Il proponente ha trasmesso in questa sede gli elaborati progettuali ed ambientali del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica. L'istanza è stata perfezionata in data 14/09/2016. Il Settore VIA della Regione Toscana, sulla scorta degli elaborati ricevuti, ha avviato la procedura di valutazione richiedendo i contributi tecnici istruttori degli enti e dei soggetti direttamente interessati. A seguito del ricevimento dei contributi istruttori sopra citati, il Settore VIA ha richiesto alcune integrazioni ai sensi dell'art. 20 comma 4 del D.Lgs 152/2006 e dell'art. 48 della L.R. 10/2010. Il proponente ha integrato la documentazione con due diverse trasmissioni, rispettivamente del 25/01/2017 e del 07/04/2017. Sulla base delle valutazioni condotte sugli elaborati progettuali e ambientali trasmessi dal proponente in sede di avvio dell'istanza e in sede delle due integrazioni richieste dal Settore VIA della Regione Toscana, sentito il parere di tutti i soggetti interessati espresso per mezzo dei vari contributi tecnici istruttori, il Settore VIA si è espresso *"escludendo la presenza di effetti negativi significativi sull'ambiente e ritenendo non necessario sottoporre il progetto alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale, formulando, al fine di mitigare e monitorare gli impatti ed incrementare la sostenibilità dell'intervento in oggetto, una serie di prescrizioni e di raccomandazioni"*. Il parere è confluito nel Decreto Dirigenziale n. 9109 del 27/06/2017 che, all'art. 3, prevede che gli interventi previsti dal progetto in esame siano realizzati entro cinque anni a far data dalla pubblicazione sul B.U.R.T., avvenuta il 05/07/2017, fatta salva la possibilità di motivata richiesta di proroga da parte del proponente. La scadenza sopra citata risulta pertanto fissata al prossimo 05/07/2022.

A seguito del recepimento del Decreto Dirigenziale n. 9109 del 27/06/2017, ANAS S.p.A. si è attivata per affidare l'incarico di redazione della Progettazione Definitiva mediante Accordo Quadro al raggruppamento Technital, Politecnica e Matildi + Partners. Fra gli elaborati predisposti dal progettista sono presenti una relazione (vedi Allegato 3 - P00_EG00_GEN_RE03_B) e due elaborati planimetrici (vedi Allegato 4 - P00_EG00_GEN_PL01_B e Allegato 5 - P00_EG00_GEN_PL02_A) dedicati esclusivamente ad evidenziare le ottemperanze alle prescrizioni del sopra citato Decreto Dirigenziale 9109. Nella citata relazione sono evidenziate anche le migliorie introdotte con il Progetto Definitivo che sono relative rispettivamente alla cantierizzazione, alla bonifica e stabilizzazione a calce, alla posizione della Rotatoria A, alla realizzazione di una

**ANALISI DI COERENZA FRA IL PROGETTO DEFINITIVO OTTEMPERANTE AL DECRETO
DIRIGENZIALE n. 9109 ed IL PROGETTO ESECUTIVO**

viabilità per gli accessi alle aree private, alla protezione degli argini e di alcune zone delle casse di espansione, alle tecniche costruttive per i pali di fondazione e agli interventi di mitigazione ambientale.

Il Progetto Definitivo è stato sottoposto al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Toscana – Umbria - Marche per il rilascio del parere ai sensi dell'art. 215 c. 3 del D.Lgs. 50/2016, acquisendo parere positivo del Comitato Tecnico Amministrativo, espresso con voto n. 134/2018, con alcune considerazioni e prescrizioni da recepire in fase di progettazione esecutiva.

Sul Progetto Definitivo è stata altresì espletata la Conferenza dei Servizi ai sensi del DPR 383/94 per il raggiungimento dell'Intesa Stato – Regione (ex art. 81 DPR 616/77), e per l'acquisizione dei pareri, delibere, autorizzazioni ed atti formali di rispettiva competenza da parte delle Amministrazioni ed Enti interessati, nonché per la verifica da parte della Regione ed Enti delle prescrizioni al Decreto Dirigenziale 9109 di esclusione ad assoggettabilità a VIA.

La Conferenza dei Servizi è stata richiesta da ANAS S.p.A. al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con istanza prot. CDG-0679938-P del 28/11/2019, specificando che l'intervento per il quale veniva richiesta l'attivazione della Conferenza era già stato sottoposto a procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA conclusosi con esito di esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale, aveva acquisito il parere positivo del CTA del Provveditorato OO.PP. Toscana – Umbria – Marche, e che si era concluso il procedimento di verifica preventiva dell'interesse archeologico con relativo parere rilasciato dalla competente Soprintendenza il 24/07/2018.

La Conferenza di Servizi è stata indetta dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con nota prot. N. 13332 del 31/07/2020, e si è svolta nella forma semplificata e in modalità asincrona ex art. 14-bis della Legge 241/1990, nell'ambito della quale sono pervenuti i pareri degli Enti e delle Amministrazioni e Società interessate.

A seguito della chiusura dei pareri, il Direttore Generale con atto prot. N. U-15892 del 30/09/2020 ha determinato la conclusione positiva della Conferenza di Servizi e dichiarato perfezionata l'Intesa Stato - Regione Toscana per la localizzazione e la realizzazione dell'opera, con conseguente apposizione del vincolo preordinato all'esproprio delle aree interessate dalla realizzazione dell'intervento. Per il dettaglio del verbale di conclusione della Conferenza dei Servizi si rimanda all' Allegato 6 - Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Comunicazione conclusione CDS e all' Allegato 7 - Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Decreto Direttoriale 15892.

Il Progetto Definitivo è stato quindi validato dal Responsabile del Procedimento in data 21/12/2020 ed approvato da ANAS S.p.A. in data 23/12/2020 in linea tecnica. Successivamente, in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è deciso di procedere con l'affidamento nelle forme dell'appalto

ANALISI DI COERENZA FRA IL PROGETTO DEFINITIVO OTTEMPERANTE AL DECRETO
DIRIGENZIALE n. 9109 ed IL PROGETTO ESECUTIVO

integrato, ai fini della riduzione dei tempi. In data 30/12/2020 è stato pubblicato sulla G.U. e sulla G.U.U.E. il bando di gara con procedura aperta, con riduzione dei termini procedurali per ragioni di urgenza come previsto dal D.L. 76/2020 poi convertito nella legge 120/2020. In data 08/07/2021 è stata disposta l'aggiudicazione dell'appalto al R.T.I. "CONSORZIO STABILE ITALIA S.c.a.r.l. – MONACO S.p.A.", resa efficace in data 21/10/2021. In data 25/11/2021 è stato stipulato il contratto di appalto Repertorio n. 29111 – Raccolta n. 14631. Nel mentre, in data 18/06/2021, è stato approvato con Decreto del Presidente della Regione Toscana n. 162 l'Accordo di programma tra ANAS S.P.A., Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Capraia e Limite, Comune di Montelupo Fiorentino, Comune di Empoli e Comune di Vinci che regola e definisce le risorse finanziarie assegnate e rese disponibili per la redazione del Progetto Esecutivo e la realizzazione dei lavori in argomento; questo ha permesso l'approvazione dell'intervento in linea economica da parte del proponente in data 07/07/2021.

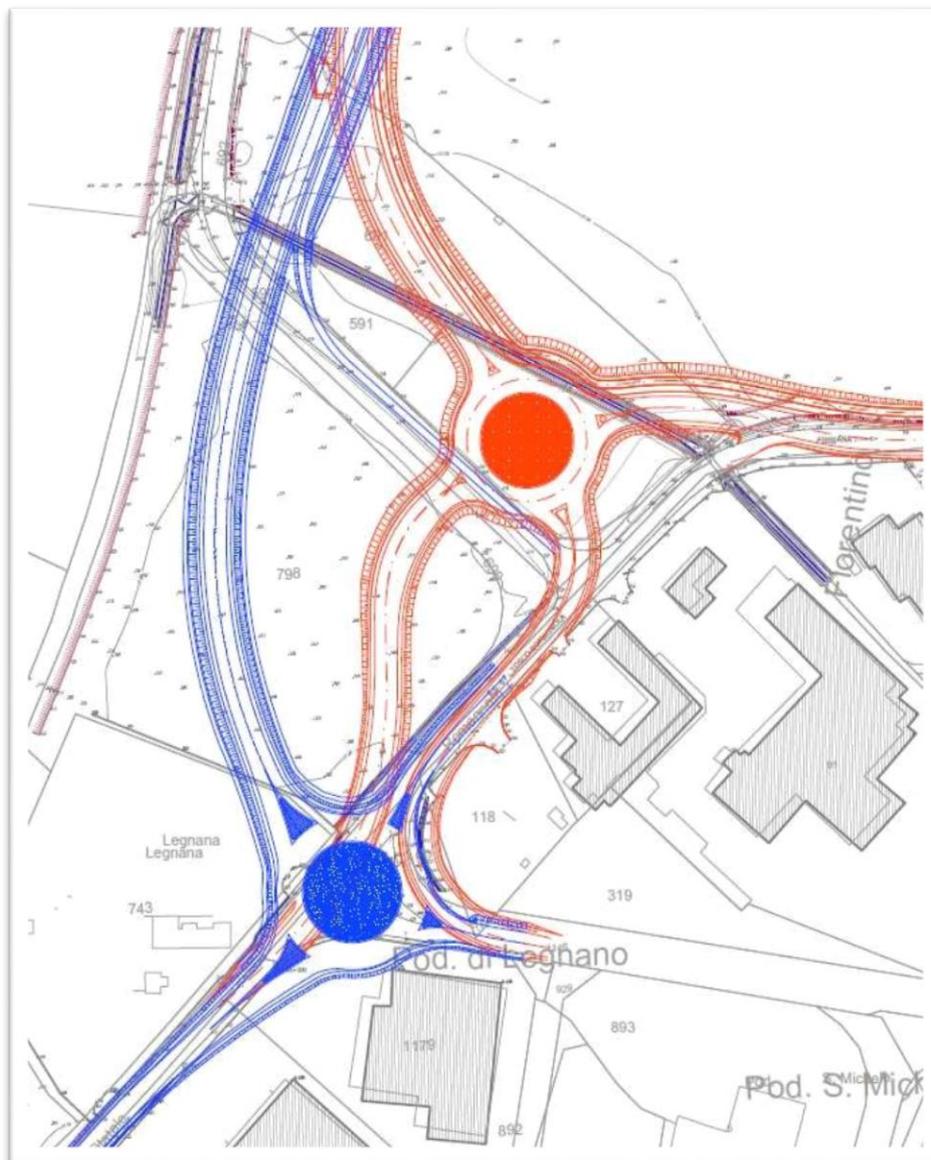
ANAS S.p.A. ha provveduto alla consegna all'appaltatore delle attività di redazione del Progetto Esecutivo, avviate in data 07/01/2022 ed attualmente in fase di conclusione e verifica. Una volta completata la consegna del Progetto Esecutivo, seguirà l'istruttoria dello stesso che porterà alla relativa approvazione. Successivamente si procederà con la consegna dei lavori di realizzazione dell'infrastruttura, della durata prevista di 730 giorni.

3 CONFRONTO FRA PROGETTO DEFINITO APPROVATO E PROGETTO ESECUTIVO

L'impostazione progettuale generale del Progetto Esecutivo riprende quella prevista nel Progetto Definitivo. A seguito delle osservazioni avanzate dal Comune di Montelupo Fiorentino in fase di avvio della redazione del Progetto Esecutivo, sono state introdotte tre ulteriori migliorie che si descrivono nel seguito.

3.1 MIGLIORIA 1 – Modifica della posizione della Rotatoria A sulla S.S. 67

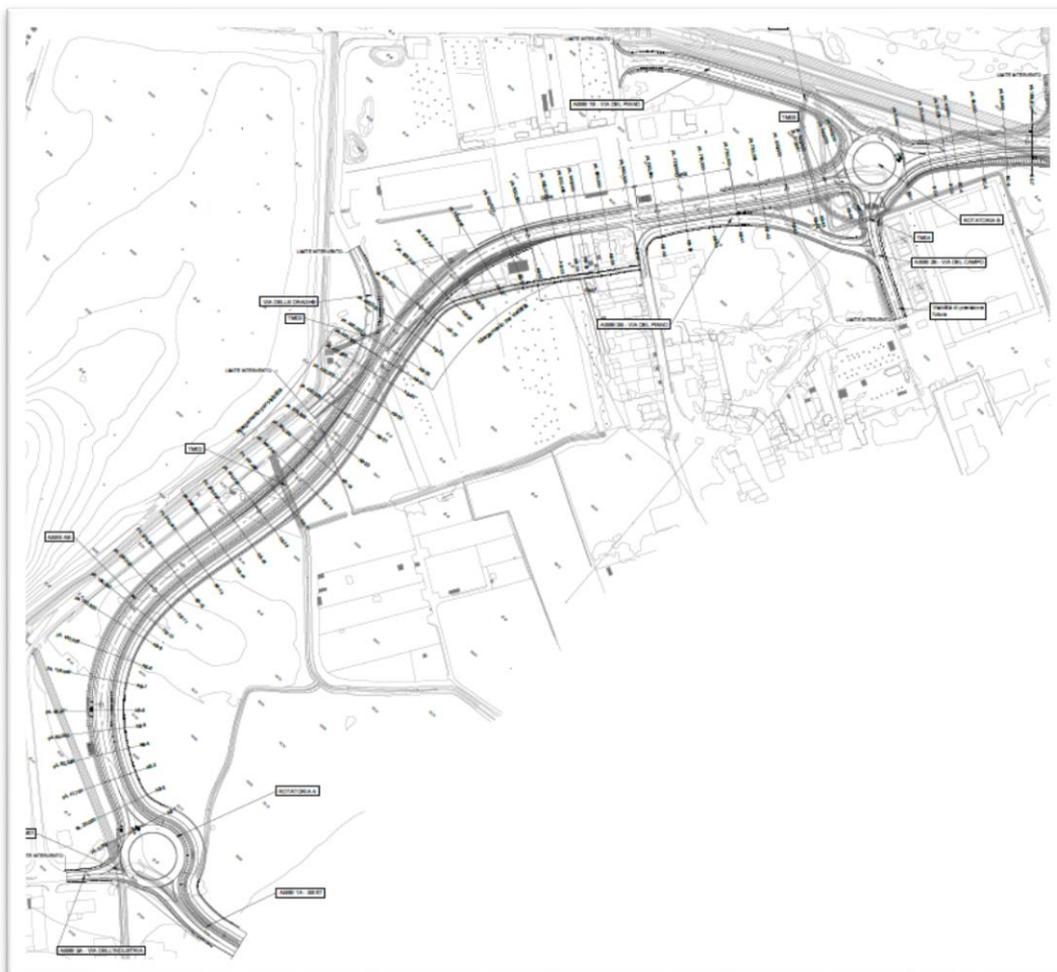
Rispetto a quanto previsto nel Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, in ottemperanza alla prescrizione/raccomandazione n.5 del Decreto Dirigenziale 9109 di esclusione a VIA emesso dalla Regione Toscana, nel Progetto Definitivo è stata leggermente traslata la posizione della "Rotatoria A", al fine di garantire l'accessibilità a tutte le aree private che insistono sull'area di intervento. Nella figura seguente si riporta in blu la soluzione prevista nel Progetto di Fattibilità Tecnico Economica ed in rosso la soluzione prevista nel Progetto Definitivo.

ANALISI DI COERENZA FRA IL PROGETTO DEFINITIVO OTTEMPERANTE AL DECRETO
 DIRIGENZIALE n. 9109 ed IL PROGETTO ESECUTIVO


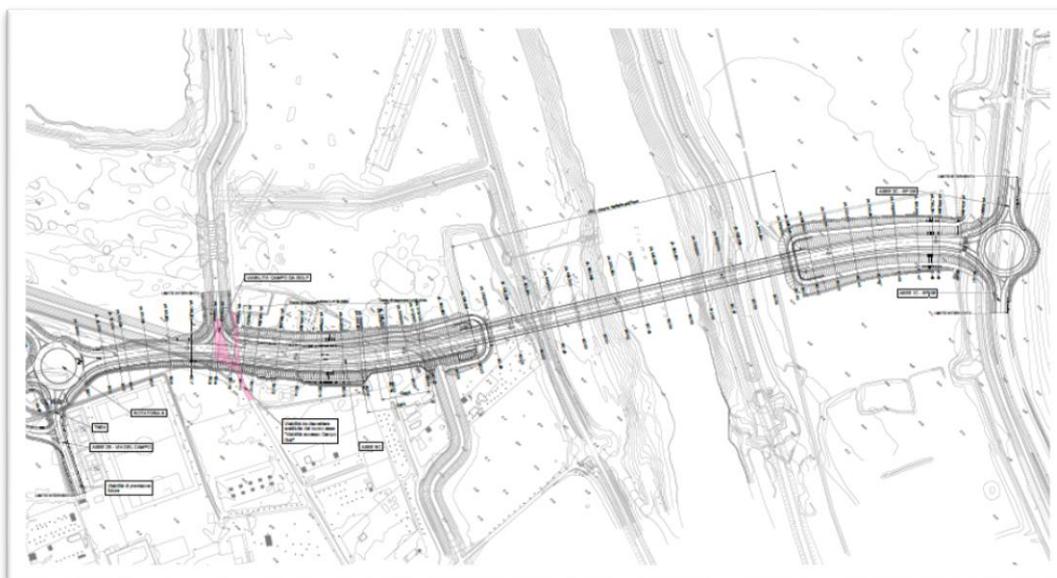
Sovrapposto posizione Rotatoria "A" fra Progetto Fattibilità Tecnico Economica e Progetto Definitivo

In sede di sviluppo del Progetto Esecutivo, al fine di rispettare in modo ancora più complessivo la prescrizione/raccomandazione n.27 del Decreto Dirigenziale 9109 che recita "Si ricorda che è necessario garantire l'accessibilità ai terreni agricoli ed evitare, per quanto possibile, il frazionamento degli appezzamenti coltivati", è stata apportata una ulteriore modifica al posizionamento della Rotatoria A, con conseguente ottimizzazione dello sviluppo dei rami di accesso ed uscita dalla stessa; con il nuovo posizionamento inoltre viene mantenuta in esercizio la viabilità locale di Via delle Draghe, fondamentale per l'accesso alla zona industriale presente in località Fibbiana. Inoltre si elimina l'interferenza con il fosso di Sammontana, per il quale in Progetto Definitivo era previsto un tombamento piuttosto esteso. Si riporta di seguito uno stralcio del sovrapposto fra il Progetto Definitivo (in nero) ed il Progetto Esecutivo (in verde).

ANALISI DI COERENZA FRA IL PROGETTO DEFINITIVO OTTEMPERANTE AL DECRETO
DIRIGENZIALE n. 9109 ed IL PROGETTO ESECUTIVO



Estratto elaborato planimetrico 1/2 del Progetto Esecutivo



Estratto elaborato planimetrico 2/2 del Progetto Esecutivo

ANALISI DI COERENZA FRA IL PROGETTO DEFINITIVO OTTEMPERANTE AL DECRETO
 DIRIGENZIALE n. 9109 ed IL PROGETTO ESECUTIVO

3.2 MIGLIORIA 2 – Modifica dell'andamento del tracciato nel tratto parallelo a Via delle Draghe

Sempre nell'ottica del miglioramento del rispetto della prescrizione/raccomandazione n.27 del Decreto Dirigenziale 9109 sopra citata, si è previsto nel Progetto Esecutivo un'ulteriore ottimizzazione del tracciato tramite l'avvicinamento dell'asse stradale alla Via delle Draghe, finalizzato alla riduzione delle dimensioni dei residui particellari interclusi a seguito della realizzazione della nuova viabilità.

Sempre da questo stralcio è possibile vedere la nuova viabilità vicinale inserita in sede di progettazione esecutiva, che garantisce l'accesso alle diverse proprietà private situate fra la S.S. 67 e la viabilità in progetto.



Sovrapposto porzione iniziale del tracciato fra Progetto Definitivo e Progetto Esecutivo

3.3 MIGLIORIA 3 – Risoluzione dell'interruzione della Via del Piano

Nell'ambito della progettazione esecutiva è stata risolta una ulteriore criticità relativa all'interruzione che si sarebbe creata, a seguito della realizzazione della nuova infrastruttura in progetto, sulla Via del Piano, come anche emerso in seguito alla relativa osservazione formulata dal Comune di Montelupo Fiorentino. La Via del Piano risulta essere la principale viabilità dell'abitato di Fibbiana e la sua interruzione avrebbe provocato notevoli disagi ai residenti. Si è quindi prevista la realizzazione di una piccola viabilità laterale che permetterà il collegamento della Via del Piano direttamente alla Rotatoria B. Da quest'ultima il flusso di traffico potrà proseguire verso la Via del Piano in direzione Empoli, superando agevolmente l'interruzione introdotta. Si riporta di seguito uno stralcio del sovrapposto nella zona interessata.

ANALISI DI COERENZA FRA IL PROGETTO DEFINITIVO OTTEMPERANTE AL DECRETO DIRIGENZIALE n. 9109 ed IL PROGETTO ESECUTIVO


Sovrapposto posizione Rotatoria "B" fra Progetto Definitivo e Progetto Esecutivo

4 CONFRONTO DELLO SCENARIO VINCOLISTICO PAESAGGISTICO FRA PROGETTO DEFINITIVO E PROGETTO ESECUTIVO

Per quanto attiene lo scenario vincolistico dell'area oggetto dell'intervento stradale, è possibile affermare che la situazione complessiva risulta invariata rispetto a quella vigente al momento della istruttoria condotta dalla Regione Toscana, a seguito della quale è stato emesso il Decreto Dirigenziale 9109 di esclusione ad assoggettabilità a VIA. Risultano immutati gli aspetti ambientali, di uso del suolo e non risultano introdotti nuovi vincoli.

Preme inoltre evidenziare che la modifica del tratto iniziale del tracciato prevista nel Progetto Esecutivo con lo spostamento della Rotatoria "A" e l'avvicinamento del tracciato stesso alla esistente Via delle Draghe, consente un miglioramento nei confronti degli aspetti vincolistici paesaggistici, in quanto la stessa Rotatoria "A", nella nuova configurazione, risulta al di fuori delle aree soggette ai seguenti vincoli: Aree contermini ai fiumi, torrenti e corsi d'acqua, Aree di interesse Archeologico, Aree con presenza di immobili di interesse pubblico. Di seguito si riportano gli stralci delle cartografie, con riferimento al Progetto Definitivo, al Progetto Esecutivo ed al relativo sovrapposto. La cartografia dei Vincoli è estratta dal Geoscopio – Piano Indirizzo Territoriale della Regione Toscana.

ANALISI DI COERENZA FRA IL PROGETTO DEFINITIVO OTTEMPERANTE AL DECRETO
DIRIGENZIALE n. 9109 ed IL PROGETTO ESECUTIVO

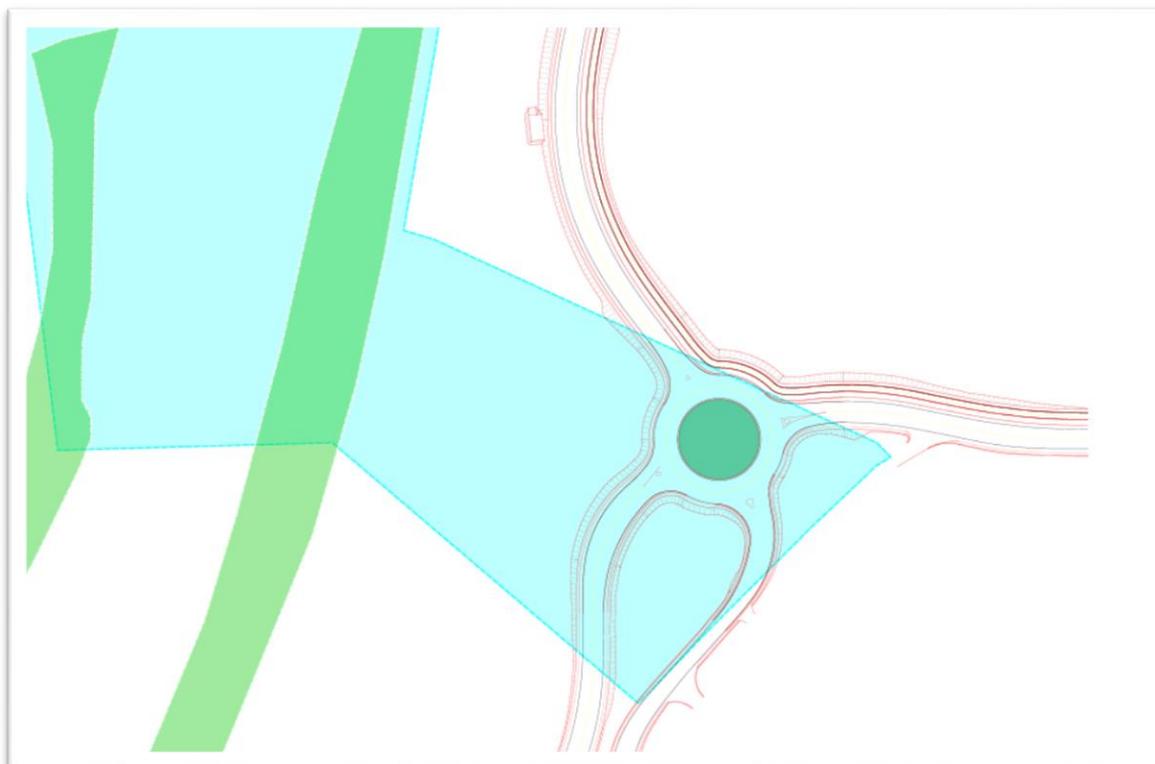
Legenda:

-  Paesaggistico - Zone di interesse Archeologico
-  Paesaggistico - I Fiumi, Torrenti e Corsi d'acqua
-  Paesaggistico - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico
-  Paesaggistico - Territori contermini ai Laghi

Paesaggistico - Territori coperti da Foreste e da Boschi

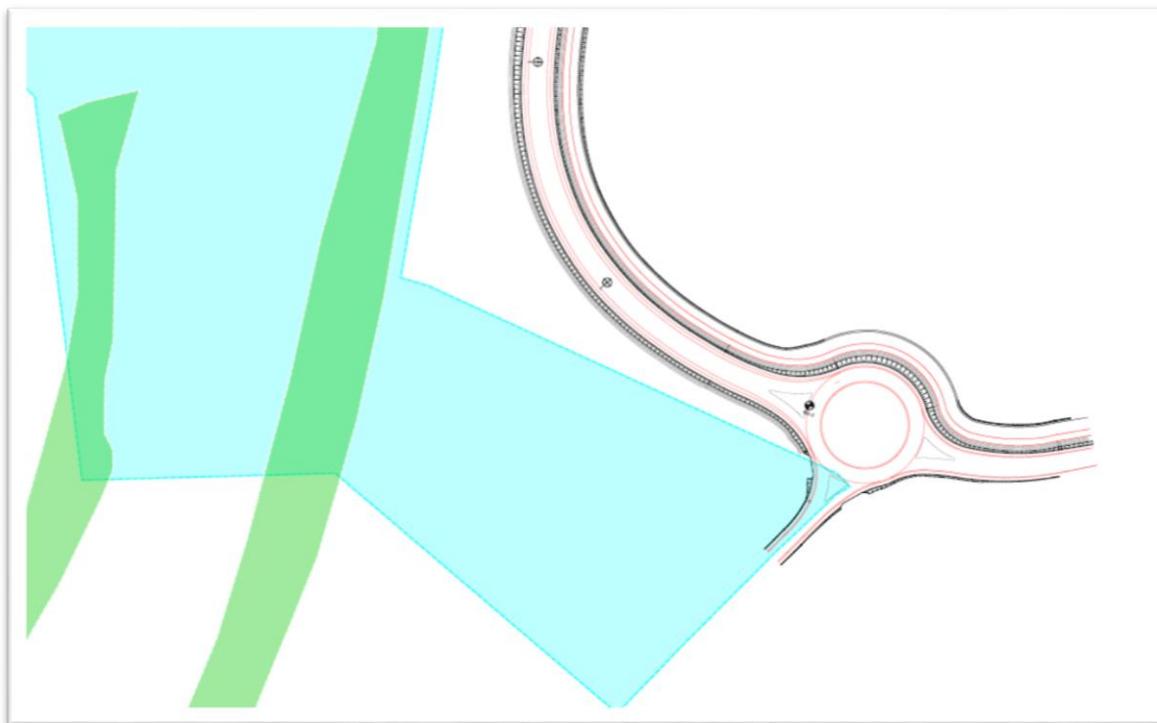
 scala minore di 1:50.000

 scala maggiore di 1:50.000

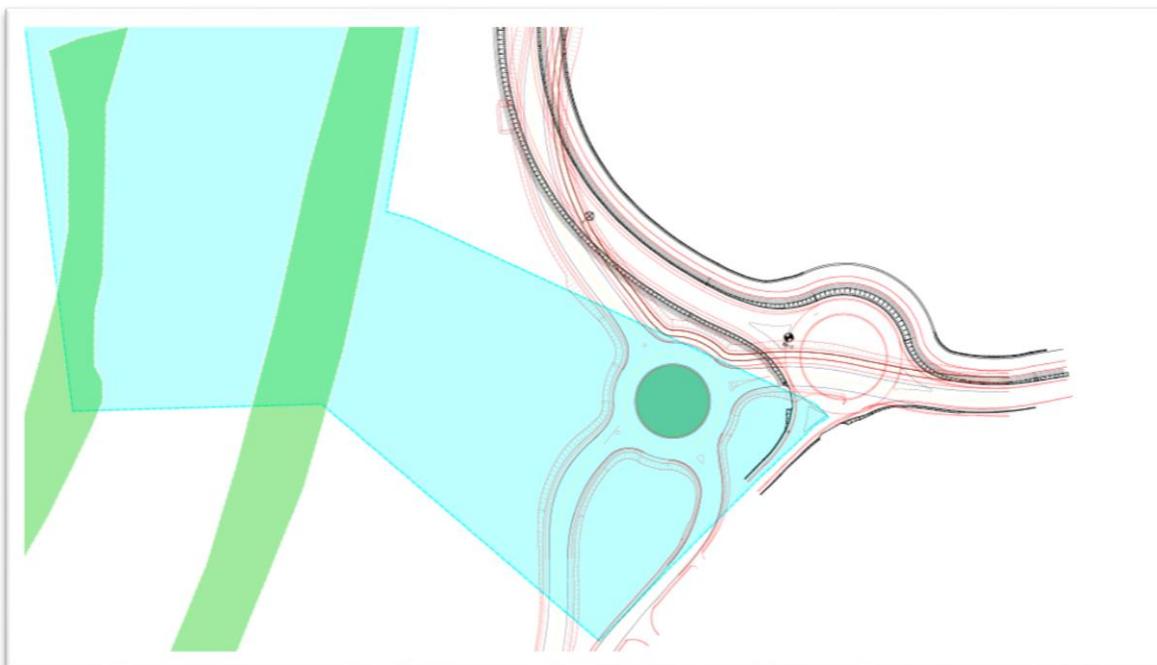


Estratto cartografia dei vincoli paesaggistici con configurazione del Progetto Definitivo

ANALISI DI COERENZA FRA IL PROGETTO DEFINITIVO OTTEMPERANTE AL DECRETO DIRIGENZIALE n. 9109 ed IL PROGETTO ESECUTIVO



Estratto cartografia dei vincoli paesaggistici con configurazione del Progetto Esecutivo



Estratto cartografia dei vincoli paesaggistici con configurazione sovrapposta Progetto Definitivo e Progetto Esecutivo

Si rimanda agli allegati Allegato 10 - Carta dei Vincoli con tracciato Definitivo, Allegato 11 - Carta dei Vincoli con tracciato Esecutivo e Allegato 12 - Carta dei Vincoli con sovrapposto Definitivo e Esecutivo per una valutazione di dettaglio.