



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Ambiente ed Energia

SETTORE VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
OPERE PUBBLICHE DI INTERESSE STRATEGICO
REGIONALE

Prot. n.

Da citare nella risposta

Data

Allegati 1

Risposta al foglio del

numero

Oggetto: [I.D. VIP 1333] D.G.R. 627/2013 Parere regionale nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs.152/2006 e art.63 della L.R.10/2010, relativo a "Autostrada A1 Milano – Napoli. Ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa - Valdarno" – Proponente: AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A. - **Trasmissione del parere tecnico in merito alla proposta interpretativa di alcune prescrizioni della VIA in oggetto.**

Alla c.a. di:

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto
Ambientale, VIA/VAS

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
territorio e del Mare
Direzione Generale per le valutazioni ambientali
Divisione II

e p.c. Autostrade per l'Italia S.p.A.

In riferimento al procedimento in oggetto, premesso che:

- con D.G.R. n. 627 del 29.07.2013, la Regione Toscana ha espresso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) parere favorevole al progetto con prescrizioni;
- la Commissione Tecnica VIA ministeriale ha espresso parere favorevole con prescrizioni in data 15.11.2013;
- con nota del 09.06.2014, la soc. Autostrade per l'Italia (ASPI), nel dichiarare di aver preso visione dei pareri espressi dalla Commissione Tecnica VIA del MATTM, del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MIBAC) e della Regione Toscana, ha chiesto al MATTM di sospendere l'iter di emanazione del Decreto di compatibilità ambientale, avendo riscontrato alcune criticità nell'ambito delle prescrizioni contenute in tali pareri, che avrebbero potuto causare difficoltà e ritardi, fino anche l'impossibilità di procedere alla verifica di ottemperanza di alcune prescrizioni;
- con nota del 17.06.2014, il MATTM ha sospeso l'iter di emanazione del Decreto, al fine di dare seguito agli approfondimenti richiesti da ASPI e in attesa che la Commissione Tecnica VIA valutasse



REGIONE TOSCANA Giunta Regionale

Direzione Ambiente ed Energia

SETTORE VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
OPERE PUBBLICHE DI INTERESSE STRATEGICO
REGIONALE

l'opportunità di rivedere il proprio parere del 15.11.2013 e di coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana e del MIBAC;

- nel corso della riunione che si è tenuta presso il Gruppo Istruttore della Commissione Tecnica VIA del MATTM in data 18.09.2014 è stato verbalizzato che, essendo già stata eseguita una verifica preliminare speditiva delle problematiche sollevate, si ipotizzava che alcune delle prescrizioni formulate dalla Regione Toscana potessero essere oggetto di un documento che interpretasse le modalità attuative, che ASPI avrebbe sottoposto alla Regione per confermare la propria condivisione e che successivamente sarebbe stato trasmesso al MATTM per il relativo avallo;
- con nota del 01.07.2016, ASPI ha trasmesso al MATTM e alla Regione Toscana un documento riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA;
- in data 29.07.2016 si è riunito il Nucleo regionale di Valutazione, che, a conclusione del Parere n. 121, ha ritenuto di aggiornare i lavori a nuova seduta;
- in data 07.09.2016 si è nuovamente riunito il Nucleo regionale di Valutazione, che ha espresso il Parere n. 123.

Ciò premesso, con la presente si trasmette il **Parere n. 123 del 07.09.2016 del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale regionale** in merito al documento riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA, proposto da Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota del 01.07.2016, con allegato il precedente Parere n. 121 del 29.07.2016 costituente parte integrante e sostanziale.

Per eventuali chiarimenti potrà essere contattata: Valentina Gentili (tel. 055 438 4372).

Distinti saluti.

LA RESPONSABILE
Arch. Carla Chiodini

Allegato:

- Parere n. 123 del 07.09.2016 del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale regionale, con allegato il precedente Parere n. 121 del 29.07.2016 costituente parte integrante e sostanziale.

VG/



Regione Toscana

Direzione Ambiente ed Energia

**Settore Valutazione Impatto Ambientale – Valutazione Ambientale Strategica – Opere pubbliche di
interesse strategico regionale**

Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale

(Art.25 L.R.10/2010, D.G.R. 283 del 16/03/2015, D.G.R. 1175 del 9/12/2015)

Seduta del 7 Settembre 2016

Parere n.123

D.G.R. 627/2013

Autostrada A1 Milano - Napoli

Ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa - Valdarno

Proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A

Il giorno 7 settembre 2016, alle ore 9:00, negli uffici della Giunta Regionale in Piazza dell'Unità Italiana n. 1, in Firenze, si è riunito il Nucleo di Valutazione dell'impatto ambientale per l'espressione di un parere tecnico in merito alle modalità attuative di alcune prescrizioni della VIA in oggetto, relativa al progetto dell'ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa – Valdarno dell'Autostrada A1 Milano – Napoli, proposto dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A., parere da esprimersi ai fini dell'approfondimento istruttorio chiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale.

L'odierna seduta del Nucleo di valutazione è stata convocata con nota del Settore Valutazione di impatto ambientale – Valutazione Ambientale Strategica – Opere pubbliche di interesse strategico regionale (Settore VIA) del 2/8/2016.

In data 29/7/2016 si è svolta una prima seduta del Nucleo di Valutazione dell'impatto ambientale, a seguito della quale è stato espresso, in merito al progetto in esame, il Parere n. 121, conservato agli atti.

Sono presenti, oltre al Presidente del Nucleo di Valutazione Arch. Carla Chiodini, quali componenti del Nucleo stesso i rappresentanti degli Uffici di seguito elencati:

- Settore Progettazione e realizzazione viabilità regionale – Firenze – Prato;
- Settore "VIA – VAS" dell'ARPAT.

Con PEC del 2/9/2016, l'Autorità di Bacino del Fiume Arno ha comunicato l'impossibilità a partecipare all'odierna seduta, confermando il contenuto del contributo tecnico espresso nel corso della prima seduta del nucleo del 29/7/2016.

E' infine presente la Società proponente Autostrade per l'Italia S.p.A., rappresentata dall'Ing. Cruciani.

Alle ore 10:00, il Presidente del Nucleo, dopo la verifica delle presenze, apre la riunione e riassume sinteticamente le caratteristiche e le finalità della documentazione in esame.

Alle ore 10:00, viene fatto entrare il rappresentante di Autostrade per l'Italia S.p.A., che partecipa alla riunione solo per il tempo necessario a fornire chiarimenti e delucidazioni a richiesta dei membri del Nucleo.

VISTI

la Direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) di determinati progetti pubblici e privati;

il D.Lgs.152/2006;

la L.R.10/2010;

le D.G.R. n.283 del 16/3/2015 e n. 1175 del 9/12/2015, in merito alle disposizioni organizzative relative alla partecipazione ai procedimenti di VIA statale, organizzazione, funzionamento e composizione del Nucleo di valutazione;

RICORDATO che

relativamente al progetto dell'ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa – Valdarno dell'Autostrada A1 Milano – Napoli, proposto dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A., con Deliberazione della Giunta Regionale n. 627 del 29/7/2013 è stato espresso parere favorevole sulla compatibilità ambientale, nell'ambito del procedimento di VIA di competenza del Ministero dell'Ambiente, subordinatamente alle prescrizioni e con la formulazione delle raccomandazioni riportate nell'Allegato A alla suddetta Deliberazione (Parere del Nucleo n. 93 del 18/7/2013);

PREMESSO che

con Provvedimento Dirigenziale prot. DVA-2013-0020677 del 11/9/2013, il MATTM ha approvato il Piano di Utilizzo presentato da ASPI nell'ambito del procedimento di VIA ai sensi del D.M.161/2012 per il progetto in esame, nel rispetto delle condizioni di cui al parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ministeriale n. 1285 del 5/7/2013;

la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ministeriale ha espresso parere favorevole con prescrizioni sul progetto in data 15/11/2013;

con nota del 9/6/2014, la soc. Autostrade per l'Italia (ASPI), nel dichiarare di aver preso visione dei pareri

espressi dalla Commissione Tecnica VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MIBAC) e della Regione Toscana, ha chiesto al MATTM di sospendere l'iter di emanazione del Decreto di compatibilità ambientale, avendo riscontrato alcune criticità nell'ambito delle prescrizioni contenute in tali pareri, che avrebbero potuto causare difficoltà e ritardi, fino anche l'impossibilità di procedere alla verifica di ottemperanza di alcune prescrizioni;

con nota del 17/6/2014, il MATTM ha sospeso l'iter di emanazione del Decreto, al fine di dare seguito agli approfondimenti richiesti da ASPI e in attesa che la Commissione Tecnica VIA valutasse l'opportunità di rivedere il proprio parere del 15/11/2013 e di coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana e del MIBAC;

nel corso della riunione che si è tenuta presso il Gruppo Istruttore della Commissione Tecnica VIA del MATTM in data 18/9/2014 è stato verbalizzato che, essendo già stata eseguita una verifica preliminare speditiva delle problematiche sollevate, si poteva ipotizzare che alcune delle prescrizioni formulate dalla Regione Toscana potessero essere oggetto di un documento che ne interpretasse le modalità attuative, che ASPI avrebbe sottoposto alla Regione per confermare la propria condivisione e che successivamente sarebbe stato trasmesso al MATTM per il relativo avallo;

con nota del 1/7/2016, ASPI ha trasmesso al MATTM e alla Regione Toscana un documento riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA;

Con specifico riferimento al trattamento a calce:

- nella riunione intercorsa tra ASPI, ARPAT e il Settore VIA regionale in data 4/3/2013, in relazione a quanto stabilito dall'art.3 del D.M.161/2012, riguardo al fatto che le modalità della stabilizzazione a calce devono essere preventivamente concordate con l'ARPA competente in fase di redazione di Piano di Utilizzo, è stato verbalizzato che *"... in relazione alla presenza di ARPAT nel nucleo di valutazione della VIA (...) per il trattamento a calce valgono le prescrizioni date al proponente in sede di rilascio del parere regionale sulla VIA. Laddove non vi siano state specifiche prescrizioni in sede di VIA valgono le modalità concordate con ARPAT nel corso del successivo iter approvativo"*;

- nel Provvedimento Dirigenziale prot. DVA-2013-0020677-1 del 11/9/2013 del MATTM di approvazione del Piano di Utilizzo presentato da ASPI nell'ambito del procedimento di VIA ai sensi del D.M.161/2012 per il progetto in esame, nel rispetto delle condizioni di cui al parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ministeriale n. 1285 del 5/7/2013, è riportata una specifica condizione riguardante il trattamento a calce che fa propria la prescrizione in oggetto;

la documentazione complessivamente presentata dalla società proponente consiste nei seguenti elaborati:

- nota del 1/7/2016 con i seguenti allegati:

- Elaborato DTP1000: "Verifiche pareri procedure di VIA";

- Elaborato MAM1005: "Procedura di trattamento o stabilizzazione a calce delle terre";

RILEVATO che, in base alla documentazione trasmessa dalla società proponente:

il progetto esaminato per l'espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale ha riguardato l'ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A1 nel tratto Incisa – Valdarno compreso tra i km. 317+265 e 335+719, per uno sviluppo complessivo pari a circa 18,4 km;

il documento fornito dalla società proponente con la nota del 1/7/2016 riguarda le modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA, con riferimento al parere del Nucleo VIA regionale n. 93 del 18/7/2013 (allegato alla D.G.R. n. 627 del 29.07.2013) e alla relazione della Commissione Tecnica VIA ministeriale n. 1374 del 15/11/2013;

DATO ATTO che, con la nota del 7/7/2016 di convocazione della prima seduta del Nucleo di valutazione, sono stati richiesti i pareri ed i contributi tecnici istruttori sulla documentazione presentata dalla società proponente all'ARPAT e ai Settori regionali interessati dalle tematiche contenute nella documentazione stessa e che, a seguito di tale richiesta, sono pervenuti i contributi istruttori dell'ARPAT, delle Aziende USL Toscana centro e Toscana Sud-Est e dei Settori regionali "Genio Civile Valdarno Centrale e Tutela delle Acque",

“Genio Civile Valdarno Superiore”, “Programmazione viabilità di interesse regionale”, “Progettazione e Realizzazione Viabilità Regionale Firenze-Prato” e “Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti”;

DATO ATTO di quanto evidenziato dall'ARPAT, dalle Aziende USL Toscana centro e Toscana Sud-Est e dai Settori regionali “Genio Civile Valdarno Centrale e Tutela delle Acque”, “Genio Civile Valdarno Superiore”, “Programmazione viabilità di interesse regionale”, “Progettazione e Realizzazione Viabilità Regionale Firenze-Prato” e “Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti”;

RICHIAMATO il Parere n.121 del 29/7/2016 del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale sul documento in esame, riguardante le componenti ambientali di competenza dell'ARPAT e gli aspetti idraulici;

Il Settore “Programmazione Viabilità di Interesse Regionale”, nel proprio contributo istruttorio del 28/7/2016, precisa quanto segue per quanto di competenza:

“Relativamente alle possibili interferenze tra il progetto di ampliamento alla terza corsia e la variante alla SRT 69, tratto in Provincia di Firenze, si rimanda al parere del Settore regionale Progettazione e realizzazione viabilità regionale Firenze – Prato, competente dal 1° gennaio 2016 alla progettazione e realizzazione dell'intervento, ai sensi della LR 22/2015.

Relativamente alle possibili interferenze tra il progetto di ampliamento alla terza corsia e la frana di Poggilupi, si evidenzia che l'area interessata dalla frana è già stata messa in sicurezza dalla Provincia di Arezzo, nell'ambito dei lavori per la variante alla SRT 69, lotto 3. La medesima Provincia ha anche predisposto un progetto di monitoraggio geomorfologico del versante, che dovrà essere recepito ed eventualmente integrato nell'ambito del progetto autostradale” (prescrizione 7.1.b).

Il Settore “Progettazione e Realizzazione Viabilità regionale Firenze - Prato”precisa quanto segue per quanto di competenza:

Visto quanto riportato nell'elaborato 110141 01 DTP 1000-0 del Progetto Definitivo (verifiche pareri procedure di V.I.A.), contenente alcune prescrizioni derivanti dalle verifiche di compatibilità delle due opere e le relative risposte, nonché quanto descritto negli altri elaborati, si rileva che per diverse interferenze, anche nel suddetto elaborato (specificatamente per il lotto 1 e 3 della variante alla SR69), viene confermato il permanere di alcune criticità già segnalate al tempo, ovvero non è stata data risposta o sufficiente dettaglio.

Al fine di valutare in modo opportuno le interferenze è stata richiesta ed inviata agli uffici della Viabilità della Regione, la versione vettoriale del progetto, che però sembra sia stata collocata in un sistema di coordinate (non noto) non compatibile con quello del progetto della SR69 (corrispondente a quello della CTR), che non facilita la verifica del progetto di ampliamento stesso.

In ogni caso dalla versione PDF delle medesime tavole si è potuto evincere comunque la notevole vicinanza, che in alcuni tratti diviene sostanziale aderenza, al corpo stradale, alle opere d'arte o alle opere accessorie del lotto 1 e 3 del progetto della SR69, per i quali la progettazione esecutiva è rispettivamente conclusa ed in corso.

Da alcuni elaborati appare non siano stati considerati nel loro complesso, tutti gli elementi del corpo stradale nel progetto della SR69, come interferenza sia delle opere in sé, sia nella loro fase realizzativa. Si evidenzia inoltre che in generale mancano molte sezioni trasversali del progetto definitivo in esame, dalle quali sarebbe possibile effettuare opportune e più precise valutazioni.

Al fine della risoluzione delle interferenze fra le reciproche infrastrutture, si evidenzia la necessità di un maggior dettaglio per lo sviluppo delle soluzioni da verificare d'intesa, laddove le soluzioni possono essere individuate anche congiuntamente con la Regione Toscana, competente per la progettazione e realizzazione delle strade regionali, con approccio collaborativo e costruttivo per entrambi gli interventi. Il tutto con l'obiettivo della migliore soluzione e di quella già adottata per la SR69 in relazione al suo iter autorizzativo positivamente concluso in precedenza.

Si resta pertanto in attesa di quanto sopra detto e di un contatto tecnico operativo al fine di procedere alle opportune valutazioni (prescrizioni 12.4.a e 12.4.b).

Il Settore “Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti”, nel proprio contributo istruttorio del 29/7/2016, precisa quanto segue per quanto di competenza:

- relativamente alla componente “Rifiuti”, *“Preso atto che ASPI, per quanto attiene le osservazioni del Settore scrivente contenute nella D.G.R. n. 627 del 29.07.2013 riguardo a rifiuti e terre e rocce da scavo,*

non ha espresso alcuna proposta, ma dichiarato che terrà conto di quanto indicato, non si rileva la necessità di esprimere valutazioni puntuali sul documento in questione, salvo confermare la necessità di tener conto delle disposizioni contenute nell'art. 4 comma 7 della L.R. 25/98" (prescrizione 5.3);

- relativamente alla componente "Qualità dell'aria", "Si esprime parere favorevole sulla documentazione prodotta" (prescrizioni 4.1 e 4.2).

Il "Genio Civile Valdarno Centrale e Tutela delle Acque", nel proprio contributo istruttorio del 20/7/2016, precisa quanto segue per quanto di competenza:

"Visto il contenuto del documento prodotto da ASPI riguardante le modalità attuative delle prescrizioni, riconducibili alla Regione Toscana, si rileva l'opportunità che siano distinti i cantieri fissi dalle aree operative in considerazione delle disposizioni di cui all' art. 40 ter, comma 6 bis, del Regolamento 46R/2008, come modificato dal regolamento 10R/2015" (prescrizione 7.4);

L'Azienda USL Toscana centro, nel proprio contributo istruttorio del 20/7/2016, precisa quanto segue per quanto di competenza:

"Sulla base dell'istruttoria e delle valutazioni specifiche svolte, il Gruppo Operativo Dipartimentale nella seduta del 25/07/2016, per quanto di competenza, esprime parere FAVOREVOLE con le seguenti prescrizioni:

1. I dati dei monitoraggi eseguiti siano periodicamente e sinteticamente comunicati all'AUSL Toscana Centro, con l'indicazione di eventuali correttivi adottati in relazione al verificarsi di situazioni di disagio nei confronti dei residenti.

2. Sia comunicato qualsiasi evento imprevisto che possa avere influenza sui recettori sensibili, nonché le misure messe in atto per il contenimento dell'evento stesso ed i provvedimenti adottati al fine di evitare una sua eventuale ripetizione.

3. Nella fase di cantiere si richiede un approfondimento sulla viabilità utilizzata e sull'impatto derivante dalla movimentazione dei mezzi; infatti, dovranno essere costantemente garantite le operazioni tese a minimizzare i disagi per la popolazione originati dalla polverosità, come ad es. il lavaggio delle ruote e la bagnatura delle strade interne ed esterne ai cantieri. Sarebbe comunque auspicabile l'utilizzo della sede autostradale per i mezzi di cantiere .

4. Nella fase di cantiere la richiesta di deroga al superamento dei limiti di rumore alle Amministrazioni Comunali deve essere fatta solo quando sia dimostrata l'impossibilità di mettere in opera idonei interventi di mitigazione. Qualora sia richiesta la deroga per lavori in periodo notturno, tali lavori dovranno essere comunicati alla popolazione residente, almeno una settimana prima dell'inizio (prescrizione 9.5)

5. Nel caso di eventi impulsivi, deve essere attuata l'informazione della popolazione in tempi congrui, secondo un programma di attività più ampio (ad es. a cadenza settimanale), nel quale siano individuate date e fasce orarie degli eventi impulsivi previsti. (prescrizione 9.7.d)

6. Nella procedura di trattamento a calce delle terre le misure di protezione dei lavoratori dovranno essere quelle di seguito elencate:

a) i filtri antipolvere in dotazione ai mezzi muniti di cabina impiegati per le lavorazioni a calce dovranno essere di tipo P3.

b) per le operazioni a terra fuori delle cabine dei mezzi i DPI indossati dagli addetti dovranno essere i seguenti:

i. tute monouso munite di cappuccio resistenti alle sostanze chimiche ;

ii. sovrascarpe dello stesso tipo ;

iii. maschere respiratorie con filtri P3 ;

iv. guanti in nitrile ;

v. occhiali con mascherina (a visiera) con protezione da gas e polveri fini (marcatura 5).

Per tali operazioni dovranno essere adottate idonee attrezzature e procedure di vestizione/decontaminazione da riportare nel PSC e nei POS delle aziende che eseguiranno i lavori" (prescrizione 11.1).

CONSIDERATO che quanto espresso nel parere della ASL risulta coerente con le prescrizioni a suo tempo già formulate e non contrasta con gli approfondimenti istruttori.

Alle ore 11:40 la società proponente lascia la sala e si svolge la discussione da parte dei componenti del Nucleo, a seguito della quale viene condiviso il seguente Parere.

IL NUCLEO DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

DATO ATTO che nel corso dell'approfondita discussione svoltasi durante la seduta odierna sono stati affrontati gli aspetti relativi al documento presentato dalla società proponente riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA;

RICHIAMATO integralmente il Parere n.121 del 29/7/2016 del Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale sul documento in esame, allegato al presente Parere a farne parte integrante e sostanziale;

per le motivazioni di cui sopra;

DECIDE **di esprimere il seguente parere:**

A) di ritenere **condivisibile** nei suoi contenuti, per le motivazioni e nei termini riportati in premessa, il documento riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA proposto da Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota del 1/7/2016, limitatamente al capitolo B) "*Prescrizioni della Regione Toscana*", **con le precisazioni** riportate nelle premesse del presente Parere e del Parere n.121 del 29/7/2016 **relative alle sole prescrizioni n. 5.3, 5.15, 6.1, 6.8.a.2, 7.1.b, 7.4 e 9.5 e fatto salvo quanto di cui alle successive lettere B) e C);**

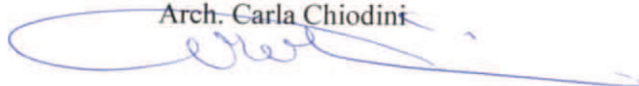
B) di **ribadire** quello che nelle premesse del presente Parere e del Parere n.121 del 29/7/2016 è specificato in merito alle prescrizioni **4.3.a, 4.3.b, 4.3.d, 4.5.c, 6.2, 6.3, 6.6, 6.8.a.1, 6.8.a.8, 6.8.b.1, 6.8.b.6, 7.10.a, 7.10.g, 9.4.b, 12.4.a e 12.4.b;**

C) di **non esprimersi** sulle prescrizioni **4.4 e 9.6**, in quanto tali prescrizioni si ritengono superate dalle prescrizioni ministeriali;

D) di trasmettere il presente parere alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto ambientale VIA/VAS del Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare, ai fini dell'approfondimento istruttorio chiesto.

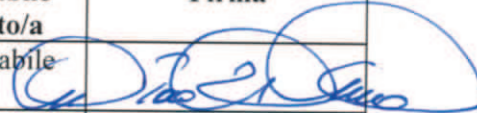
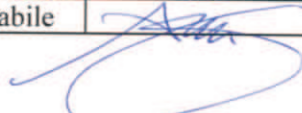
Alle ore 12:00, il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Presidente
Arch. Carla Chiodini



Allegato:

- Parere n.121 del 29/7/2016 del Nucleo regionale di Valutazione.

Ufficio	Nome e Cognome	Responsabile - Delegato/a	Firma
Settore Progettazione e realizzazione viabilità regionale – Firenze – Prato	Antonio De Crescenzo	Responsabile	
Settore "VIA – VAS" dell'ARPAT	Alessandro Franchi	Responsabile	



Regione Toscana

Direzione Ambiente ed Energia

**Settore Valutazione Impatto Ambientale – Valutazione Ambientale Strategica – Opere pubbliche di
interesse strategico regionale**

Nucleo di Valutazione dell'Impatto Ambientale

(Art.25 L.R.10/2010, D.G.R. 283 del 16/03/2015, D.G.R. 1175 del 9/12/2015)

Seduta del 29 Luglio 2016

Parere n.121

D.G.R. 627/2013

Autostrada A1 Milano - Napoli

Ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa - Valdarno

Proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A

Il giorno 29 luglio 2016, alle ore 9:30, negli uffici della Giunta Regionale in Piazza dell'Unità Italiana n. 1, in Firenze, si è riunito il Nucleo di Valutazione dell'impatto ambientale per l'espressione di un parere tecnico in merito alle modalità attuative di alcune prescrizioni della VIA in oggetto, relativa al progetto dell'ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa – Valdarno dell'Autostrada A1 Milano – Napoli, proposto dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A., parere da esprimersi ai fini dell'approfondimento istruttorio chiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale.

L'odierna riunione del Nucleo di valutazione è stata convocata con nota del Settore Valutazione di impatto ambientale – Valutazione Ambientale Strategica – Opere pubbliche di interesse strategico regionale (Settore VIA) del 15/7/2016.

Sono presenti, oltre al Presidente del Nucleo di Valutazione Arch. Carla Chiodini, quali componenti del Nucleo stesso i rappresentanti degli Uffici di seguito elencati:

- Settore Autorizzazioni ambientali;
- Genio Civile Valdarno superiore;
- Settore Infrastrutture di trasporto strategiche e pianificazione cave;
- Settore "VIA – VAS" dell'ARPAT.

Con nota del 28/07/2016, l'Azienda USL Toscana sud – est - Dipartimento della Prevenzione di Arezzo ha comunicato l'impossibilità di partecipare all'odierna seduta del Nucleo, rilasciando parere favorevole al progetto, condizionato al rispetto di tutte le opere di mitigazione previste negli elaborati tecnici.

E' inoltre presente, in qualità di invitato, l'Autorità di Bacino del Fiume Arno.

E' infine presente la Società proponente Autostrade per l'Italia S.p.A., rappresentata dall'Ing. Cruciani.

Alle ore 9:30, il Presidente del Nucleo, dopo la verifica delle presenze, apre la riunione e riassume sinteticamente le caratteristiche e le finalità della documentazione in esame.

Alle ore 9:40, viene fatto entrare il rappresentante di Autostrade per l'Italia S.p.A., che partecipa alla riunione solo per il tempo necessario a fornire chiarimenti e delucidazioni a richiesta dei membri del Nucleo.

VISTI

la Direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) di determinati progetti pubblici e privati;

il D.Lgs.152/2006;

la L.R.10/2010;

le D.G.R. n.283 del 16/3/2015 e n. 1175 del 9/12/2015, in merito alle disposizioni organizzative relative alla partecipazione ai procedimenti di VIA statale, organizzazione, funzionamento e composizione del Nucleo di valutazione;

RICORDATO che

relativamente al progetto dell'ampliamento alla terza corsia del tratto Incisa – Valdarno dell'Autostrada A1 Milano – Napoli, proposto dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A., con Deliberazione della Giunta Regionale n. 627 del 29/7/2013 è stato espresso parere favorevole sulla compatibilità ambientale, nell'ambito del procedimento di VIA di competenza del Ministero dell'Ambiente, subordinatamente alle prescrizioni e con la formulazione delle raccomandazioni riportate nell'Allegato A alla suddetta Deliberazione (Parere del Nucleo n. 93 del 18/7/2013);

PREMESSO che

con Provvedimento Dirigenziale prot. DVA-2013-0020677 del 11/9/2013, il MATTM ha approvato il Piano di Utilizzo presentato da ASPI nell'ambito del procedimento di VIA ai sensi del D.M.161/2012 per il progetto in esame, nel rispetto delle condizioni di cui al parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ministeriale n. 1285 del 5/7/2013;

la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ministeriale ha espresso parere favorevole con prescrizioni sul progetto in data 15/11/2013;

con nota del 9/6/2014, la soc. Autostrade per l'Italia (ASPI), nel dichiarare di aver preso visione dei pareri

espressi dalla Commissione Tecnica VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MIBAC) e della Regione Toscana, ha chiesto al MATTM di sospendere l'iter di emanazione del Decreto di compatibilità ambientale, avendo riscontrato alcune criticità nell'ambito delle prescrizioni contenute in tali pareri, che avrebbero potuto causare difficoltà e ritardi, fino anche l'impossibilità di procedere alla verifica di ottemperanza di alcune prescrizioni;

con nota del 17/6/2014, il MATTM ha sospeso l'iter di emanazione del Decreto, al fine di dare seguito agli approfondimenti richiesti da ASPI e in attesa che la Commissione Tecnica VIA valutasse l'opportunità di rivedere il proprio parere del 15/11/2013 e di coordinare il quadro prescrittivo con quello della Regione Toscana e del MIBAC;

nel corso della riunione che si è tenuta presso il Gruppo Istruttore della Commissione Tecnica VIA del MATTM in data 18/9/2014 è stato verbalizzato che, essendo già stata eseguita una verifica preliminare speditiva delle problematiche sollevate, si poteva ipotizzare che alcune delle prescrizioni formulate dalla Regione Toscana potessero essere oggetto di un documento che ne interpretasse le modalità attuative, che ASPI avrebbe sottoposto alla Regione per confermare la propria condivisione e che successivamente sarebbe stato trasmesso al MATTM per il relativo avallo;

con nota del 1/7/2016, ASPI ha trasmesso al MATTM e alla Regione Toscana un documento riguardante le modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA;

Con specifico riferimento al trattamento a calce:

- nella riunione intercorsa tra ASPI, ARPAT e il Settore VIA regionale in data 4/3/2013, in relazione a quanto stabilito dall'art.3 del D.M.161/2012, riguardo al fatto che le modalità della stabilizzazione a calce devono essere preventivamente concordate con l'ARPA competente in fase di redazione di Piano di Utilizzo, è stato verbalizzato che *"... in relazione alla presenza di ARPAT nel nucleo di valutazione della VIA (...) per il trattamento a calce valgono le prescrizioni date al proponente in sede di rilascio del parere regionale sulla VIA. Laddove non vi siano state specifiche prescrizioni in sede di VIA valgono le modalità concordate con ARPAT nel corso del successivo iter approvativo"*;

- nel Provvedimento Dirigenziale prot. DVA-2013-0020677-1 del 11/9/2013 del MATTM di approvazione del Piano di Utilizzo presentato da ASPI nell'ambito del procedimento di VIA ai sensi del D.M.161/2012 per il progetto in esame, nel rispetto delle condizioni di cui al parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ministeriale n. 1285 del 5/7/2013, è riportata una specifica condizione riguardante il trattamento a calce che fa propria la prescrizione in oggetto;

la documentazione complessivamente presentata dalla società proponente consiste nei seguenti elaborati:

- nota del 1/7/2016 con i seguenti allegati:
 - Elaborato DTP1000: "Verifiche pareri procedure di VIA";
 - Elaborato MAM1005: "Procedura di trattamento o stabilizzazione a calce delle terre";

RILEVATO che, in base alla documentazione trasmessa dalla società proponente:

il progetto esaminato per l'espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale ha riguardato l'ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A1 nel tratto Incisa - Valdarno compreso tra i km. 317+265 e 335+719, per uno sviluppo complessivo pari a circa 18,4 km;

il documento fornito dalla società proponente con la nota del 1/7/2016 riguarda le modalità attuative delle prescrizioni contenute nei pareri emessi nell'ambito della procedura di VIA, con riferimento al parere del Nucleo VIA regionale n. 93 del 18/7/2013 (allegato alla D.G.R. n. 627 del 29.07.2013) e alla relazione della Commissione Tecnica VIA ministeriale n. 1374 del 15/11/2013;

DATO ATTO che, con la nota del 7/7/2016 di convocazione dell'odierna seduta del Nucleo di valutazione, sono stati richiesti i pareri ed i contributi tecnici istruttori sulla documentazione presentata dalla società proponente all'ARPAT e ai Settori regionali interessati dalle tematiche contenute nella documentazione stessa e che, a seguito di tale richiesta, sono pervenuti i contributi istruttori dell'ARPAT, delle Aziende USL Toscana centro e Toscana Sud-Est e dei Settori regionali "Genio Civile Valdarno Centrale e Tutela delle Acque";

“Genio Civile Valdarno Superiore”, “Programmazione viabilità di interesse regionale”, “Progettazione e Realizzazione Viabilità Regionale Firenze-Prato” e “Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti”;

DATO ATTO di quanto evidenziato dall'ARPAT, dalle Aziende USL Toscana centro e Toscana Sud-Est e dai Settori regionali “Genio Civile Valdarno Centrale e Tutela delle Acque”, “Programmazione viabilità di interesse regionale”, “Progettazione e Realizzazione Viabilità Regionale Firenze-Prato” e “Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti”;

Il Settore “Infrastrutture di trasporto strategiche e pianificazione cave” dichiara di confermare quanto riportato nel parere consegnato in fase istruttoria e di condividere quanto riportato nel documento presentato dalla società proponente per quanto riguarda le prescrizioni di propria competenza;

Il rappresentante di ARPAT illustra quanto riportato nel proprio contributo istruttorio, che di seguito si riepiloga:

- in merito Elaborato DTP1000: “Verifiche pareri procedure di VIA”, limitatamente alle prescrizioni derivanti dalla Regione Toscana (capitolo B dell'elaborato):

ARPAT non si esprime sulle prescrizioni 4.4 (cantiere rete filtro) e 9.6 (rumore edifici industriali), in quanto tali prescrizioni si ritengono superate dalle prescrizioni ministeriali rispettivamente 8.2.1 e 8.1.3 perché in contrasto con queste ultime.

Riguardo alle prescrizioni sotto riportate si ritiene che il proponente fornisca **modalità attuative non coerenti** con il significato delle stesse, che quindi vengono ribadite tal quali:

Punto 4.3.a: il riferimento al regolamento regionale sulle acque meteoriche di cantiere non è pertinente, perché la prescrizione è rivolta al contenimento della diffusione delle polveri in aria;

Punto 4.3.b: la prescrizione deve essere rispettata anche per le strade pavimentate;

Punto 4.3.d: si ribadisce la prescrizione che è rivolta a contenere le emissioni delle macchine di cantiere; la libertà di scelta dell'appaltatore rimane inalterata all'interno di una specifica gamma di prodotti meno impattanti;

Punto 4.5.c: si ribadisce la necessità di monitoraggio del PM 2,5 oltre che del PM10. Si chiarisce che l'espressione “monitoraggio in continuo” significa “senza interruzione” durante i rispettivi periodi di ante, corso e post-operam;

Punto 7.10.a: quanto indicato dal proponente sembra in contrasto con il SIA, dove venivano individuati come impattati anche altri corsi d'acqua;

Punto 7.10.g: un periodo di un anno per valutare l'IQM in post-operam è insufficiente;

Punto 9.4.b: si ribadisce che la prescrizione richiede garanzie ed evidenze della durata delle prestazioni fonoassorbenti dell'asfaltatura e non generiche informazioni e illustrazioni delle caratteristiche.

- in merito all'Elaborato MAM1005: “Procedura di trattamento o stabilizzazione a calce delle terre”:

- in relazione alla prescrizione n. 5.15 RT (trattamento a calce):

si ritiene l'Elaborato MAM1005: “Procedura di trattamento o stabilizzazione a calce delle terre” presentato **adeguato a recepire la prescrizione**, che in fase di verifica di ottemperanza dovrà essere contestualizzata e accompagnata dal necessario dettaglio tecnico progettuale di cantiere. Le disposizioni contenute nella procedura dovranno essere inserite nei Capitolati d'Appalto e ne dovrà essere data capillare informazione a tutti i soggetti interessati in fase operativa. Le disposizioni contenute nella prescrizione 5.15 della DGR 627/2013 (nonché nella Determina Direttoriale DVA-2013-20677 di approvazione del PUT ai sensi del DM 161/2012) non contemplate dalla procedura in oggetto rimangono invariate (informazione e formazione del

personale addetto, schede di sicurezza, depositi della calce, mezzi di trasporto della calce).

La società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante di ARPAT, conferma quanto già espresso nell'elaborato ad eccezione del Punto 9.4.b, ritenuto superabile dalle attività in via di definizione su altre tratte autostradali.

Per quanto riguarda gli **aspetti idraulici**, con particolare riferimento al Punto **6.1**, nell'ambito della conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto esecutivo del lotto 2 della cassa di espansione di Pizziconi, Autostrade ha dato atto della coerenza del progetto con quello dell'adeguamento autostradale.

Autostrade per l'Italia comunica la sussistenza di un refuso nelle sezioni autostradali n.235 e n.236 di cui alla tavola STD 2013, che risultano di larghezza maggiore rispetto a quella rappresentata nella planimetria STD 1001.

Il suddetto refuso è dovuto alla precedente previsione di una piazzola di sosta successivamente spostata, come correttamente rappresentato nella planimetria STD 1001.

Autostrade per l'Italia pertanto consegna n. 3 elaborati progettuali (tavola delle sezioni nn. 235-236-237) corretti, allegati al presente verbale sotto la lettera A, da cui emerge che nel tratto interessato dall'opera di presa, dal km 327+015 al km 327+080, il progetto prevede un ampliamento della terza corsia simmetrico e di larghezza totale pari a 32,50 m più i margini esterni, quindi coerente con il progetto esecutivo della Cassa di espansione Pizziconi Lotto 2 oggetto di Conferenza di servizi del 1/07/2016, la cui approvazione avverrà con Ordinanza del Commissario di Governo appena esperita la fase di verifica e validazione del progetto.

Il rappresentante del Genio Civile Valdarno Superiore, preso atto della coerenza del progetto definitivo dell'ampliamento della terza corsia dell'autostrada A1 con il progetto esecutivo della Cassa di espansione Pizziconi lotto 2, ritiene che la prescrizione 6.1 del parere regionale di VIA n. 627/2013 possa essere ottemperata come proposto dalla società proponente.

Ricorda altresì che il progetto definitivo che sarà oggetto di approvazione in Conferenza di Servizi ai sensi del DPR 18 aprile 1994, n.383 dovrà essere coerente con le tavole progettuali consegnate da Autostrade per l'Italia in data 29/07/2016 nell'odierna seduta del Nucleo, allegate al presente verbale; in sede della suddetta Conferenza il rappresentante regionale verificherà la coerenza degli elaborati oggetto di approvazione con quelli presentati in sede di Nucleo.

Si prende atto di quanto riportato nel verbale della Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto esecutivo "Casse di espansione di Figline – Pizziconi lotto 2", seduta del 01/07/2016, come di seguito riportato:

"Qualora nel corso dell'iter approvativo del progetto di potenziamento della A1 dovessero essere approvate variazioni al tracciato autostradale come oggi previsto, si determinerebbe tuttavia la necessità di adeguare le opere di attraversamento funzionali alla Cassa di Pizziconi con oneri a carico del Proponente dell'opera di sotto-attraersamento, ai sensi del 2° comma dell'articolo 28 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285.

Per scongiurare tale evenienza, la Regione Toscana si impegna pertanto, anche nell'ambito di quanto previsto all'articolo 9 della Legge Regionale 64/2015, affinché il progetto di terza corsia autostradale venga approvato nella configurazione ad oggi condivisa per un tratto di sviluppo tale da consentire le eventuali variazioni di tracciato, a monte e a valle dell'opera di sotto-attraersamento, nel rispetto della vigente normativa stradale per la velocità di progetto del tratto autostradale stesso".

Il rappresentante del Genio Civile Valdarno Superiore prosegue nell'illustrazione di quanto riportato nel proprio contributo istruttorio, che di seguito si riepiloga:

si ritengono **accoglibili** le proposte di ottemperanza per i punti 2.1, 6.4, 6.7, 6.8.a.2, 6.8.a.3, 6.8.a.4, 6.8.a.5, 6.8.a.6, 6.8.a.7, 6.8.b.2, 6.8.b.3, 6.8.b.4, 6.8.b.5, 6.8.b.7, 6.8.c.1, 6.8.c.2 e si forniscono le seguenti osservazioni per i punti sotto riportati:

Punto **6.2**: si conferma la prescrizione, specificando che il calcolo dei volumi oggetto di recupero idraulico deve essere eseguito per tutte le aree interessate dalla piena duecentennale indipendentemente dal recepimento della DGR 53/R/2011 da parte degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale;

Punto 6.3: si conferma la prescrizione con la quale viene definito un indirizzo generale di compatibilità delle interferenze dell'autostrada con il reticolo idrografico. Ai fini di una valutazione specifica dei singoli attraversamenti si rende necessaria la consegna della documentazione già richiesta nei precedenti contributi istruttori di questo ufficio, con particolare riferimento a quanto espresso al punto 6.8.a.3. Si rileva ad ogni modo che la relazione idraulica evidenzia criticità di transito della portata duecentennale e allagamento della adiacente viabilità per rigurgito dei tombini autostradali non soltanto per le opere indicate da Autostrade;

Punto 6.6: si conferma la prescrizione precisando che il rischio per le aree di cantiere sia valutato non solo per il Borro del Ricavo, ma anche per le acque del fiume Arno.

Si rileva inoltre che il Presidente della Regione Toscana in qualità di Commissario di Governo ai sensi del D.L. 91/2014 sta redigendo il progetto definitivo della cassa di Prulli. Rispetto al progetto preliminare approvato, per la necessità di raggiungere una adeguata efficienza dell'opera, l'area dove è previsto il cantiere CO02 è stata inclusa nel perimetro della cassa. Al fine di coniugare le esigenze di cantierizzazione delle due opere in funzione dei tempi di esecuzione dei lavori, si ritiene necessario che Autostrade si renda disponibile a coordinare con il soggetto attuatore della cassa le tempistiche e le modalità attuative dei rispettivi cantieri;

Punto 6.8.a.1: si conferma la prescrizione sottolineando il carattere di obbligatorietà a carico di Autostrade invece che di possibilità a sottoscrivere convenzioni;

Punto 6.8.a.8: la proposta di ottemperanza è accolta limitatamente ai tratti dove è tecnicamente impossibile realizzare una pista di cantiere a piano campagna, eventualmente anche lato fiume;

Punto 6.8.b.1: visto quanto osservato al punto 6.1, si accetta la proposta di ottemperanza precisando che la verifica della coerenza tra i due progetti sia eseguita per le opere effettivamente realizzate e per quelle previste nei progetti approvati qualora non ancora eseguite;

Punto 6.8.b.6: richiamate le considerazioni della relazione idrologico-idraulica del progetto che danno atto della possibilità di allagamento dei sottovia per insufficienza dei tombini OP2079, OP2080, OP2082 e OP2085 e considerato che detti sottovia potranno essere utilizzati per l'accesso alla cassa di espansione di Prulli anche in condizioni di piena, si conferma la raccomandazione.

La società proponente, in relazione a quanto illustrato dal rappresentante del Genio Civile Valdarno Superiore, conferma quanto già espresso nell'elaborato.

L'Autorità di Bacino del Fiume Arno ricorda, ai fini dell'elaborazione del progetto per la successiva fase di ottemperanza, che dal 17/12/2015 il PAI per la parte idraulica è sostituito dal Piano di gestione Rischio Alluvioni come contenuti di quadro conoscitivo e norme. Precisa che le perimetrazioni e i livelli di pericolosità per il tratto interessato non risultano ad oggi variati.

Prende atto positivamente della trattazione nel presente verbale dei punti 6.1, 6.2, 6.3, 6.6, 6.8.a.1, 6.8.b.3, 6.8.c.2 e 6.8.b.6.

Precisa inoltre che al punto 6.8.a.2, nella proposta di ottemperanza formulata dalla società proponente, in cui viene richiamato il punto 5 della prescrizione ministeriale, viene erroneamente indicata l'Autorità di Bacino come soggetto con cui concordare gli interventi indicati nella prescrizione.

Per quanto riguarda gli aspetti idro-geologici e ambiente idrico, si prende atto positivamente, per quanto di competenza, di quanto proposto dalla società proponente.

CONSIDERATO che, restano da esaminare i contributi istruttori dell'Azienda USL Toscana centro e dei Settori regionali "Genio Civile Valdarno Centrale e Tutela delle Acque", "Programmazione viabilità di interesse regionale", "Progettazione e Realizzazione Viabilità Regionale Firenze-Prato" e "Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti", pervenuti in data odierna e di cui non è presente il rappresentante alla seduta;

IL NUCLEO DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

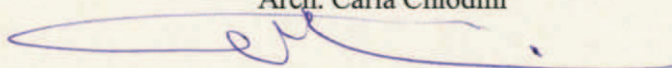
aggiorna i lavori a nuova seduta, che viene fissata fin da adesso per il giorno 7 settembre alle ore 9 in Piazza dell'Unità. La stanza verrà comunicata con una separata comunicazione.




Alle ore 12:00, il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Allegato:

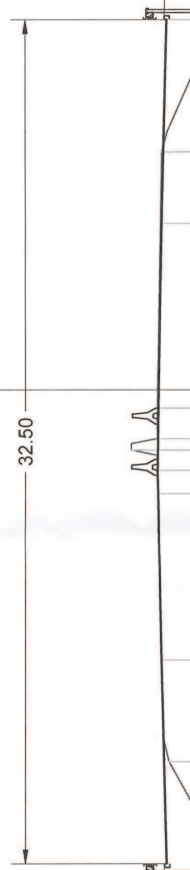
- Allegato A: n. 3 elaborati progettuali (tavola delle sezioni nn. 235-236-237).

Il Presidente
Arch. Carla Chiodini

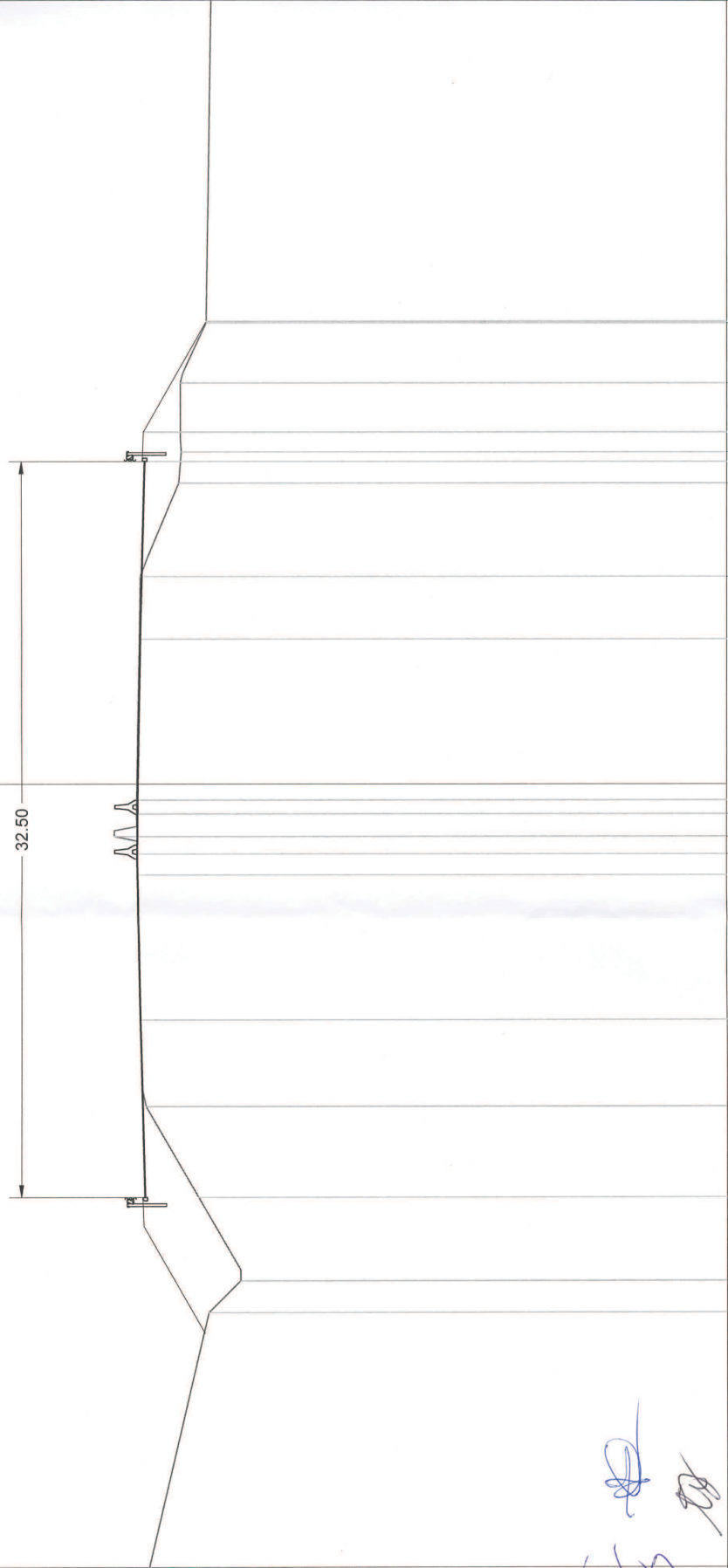


Ufficio	Nome e Cognome	Responsabile - Delegato/a	Firma
Genio Civile Valdarno superiore	Fabio Martelli	Delegato	
Settore Infrastrutture di trasporto strategiche e pianificazione cave	Antonio Collacchioni	Delegato	
Settore VIA/VAS dell'ARPAT	Alessandro Franchi	Responsabile	

PROFILO	sud
SEZIONE	235
PROGRESSIVA	327005.82

[illegible]

PROFILO sud
SEZIONE 236
PROGRESSIVA 327035.82



PROGRESSIVE TERRENO	103	200	200	20.37	17.72	14.67	13.30	9.18	10.49	-1.31	-3.08	-2.31	-1.31	128.96	128.97	129.10	129.10	128.96	128.77	126.04
PARZIALI TERRENO	18.47	1.40	7.70	14.24	11.16	0.77	1.00	10.49	4.12	1.37	3.05	2.65	19.20	128.82	128.77	128.82	128.77	128.82	128.77	126.04
QUOTE TERRENO	124.54	21.94	23.34	128.72	128.96	129.12	129.15	128.96	128.96	127.15	127.25	127.19	126.04	15.55	14.25	15.55	14.25	15.55	14.25	126.04
PROGRESSIVE PROGETTO	128.77	16.25	18.25	128.72	128.96	129.12	129.15	128.96	128.96	127.15	127.25	127.19	126.04	15.55	14.25	15.55	14.25	15.55	14.25	126.04
PARZIALI PROGETTO	7.85	6.40	3.30	7.10	6.40	3.30	7.10	7.85	7.85	1.30	3.05	2.65	19.20	128.82	128.77	128.82	128.77	128.82	128.77	126.04
QUOTE PROGETTO	128.77	16.25	18.25	128.72	128.96	129.12	129.15	128.96	128.96	127.15	127.25	127.19	126.04	15.55	14.25	15.55	14.25	15.55	14.25	126.04

SEZIONE 237

SEZIONE 237

[illegible]