



REPUBBLICA ITALIANA
Regione Siciliana
Assessorato del Territorio e dell'Ambiente
Dipartimento dell'Ambiente

Servizio I "Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali"
Via Ugo La Malfa, 169 - 90146 Palermo
Pec: dipartimento.ambiente@certmail.regione.sicilia.it
U.O. S.I.2 - Valutazione Impatto Ambientale

Prot. n. 46488 del 06/07/2021

Rif. prot. n. _____ del _____

OGGETTO: C.P. 1455 / IST. 700 / CT33VIARI1 / Comune di Paternò / "Lavori di sistemazione dello Svincolo di Paternò" sulla SS 121 - Catanese" /
Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii..

NOTA TECNICA

Con istanza (RS04IST0001A0) prot. n. 0218086 del 09.04.2021, acquisita al protocollo DRA n. 36652 del 03.06.2021, depositata nel Portale Valutazioni Ambientali di questo Assessorato, codesto Ing. Francesco Musto, nella qualità di Responsabile Area Gestione Rete di Catania - Struttura Territoriale Sicilia Anas S.p.a., in rappresentanza di Anas S.p.a., giusta delega n.84134 di Rep. del 01/10/2019 rilasciata dall'Amministratore Delegato di Anas S.p.A., ha richiesto per il progetto in oggetto denominato "Lavori di sistemazione dello Svincolo di Paternò" sulla SS 121 - Catanese", la valutazione preliminare di cui all'art. 6 comma 9 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., trasmettendo a corredo la seguente documentazione:

RS04REL0001A0 - Relazione generale del progetto esecutivo
RS04REL0002A0 - Relazione stradale
RS04REL0003A0 - Relazione geologica
RS04REL0004A0 - Relazione idraulica
RS04EPD0001A0 - Corografia e planimetria di rilievo
RS04EPD0002A0 - Planimetria delle demolizioni
RS04EPD0003A0 - Planimetria di progetto
RS04EPD0004A0 - Sezioni tipo
RS04EPD0005A0 - Planimetria della sistemazione idraulica
RS04ADD0001A0 - Lista di controllo
RS04ADD0003A0 - Lettera di incarico - comma 1 art. 36 l.r. 1-2019
RS04ADD0004A0 - Dichiarazione proponente - Elenco professionisti
RS04ADD0005A0 - Dichiarazione professionista - Veridicità' documentazione
RS04ADD0006A0 - Autocertificazione con delega - Delega speed
RS04GIS0001A0 - GIS
RS04ADD0002A0 - Autorizzazioni e nulla osta

Dalla "lista di controllo" (elaborato RS04ADD0001A0) si riporta quanto segue:

Interferenze ambientali in area vasta

1) La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.).

Descrizione:

Trattasi di intervento correttivo del tracciato di un tratto infrastrutturale esistente. Il progetto, nello specifico, riguarda la messa in sicurezza e l'adeguamento dello svincolo di Paternò (CT) situato sulla SS 121 "Catanese". Gli interventi previsti sono:

- 1) Allungamento, allargamento e risagomatura plano-altimetrica della rampa in uscita dalla SS121 verso la SP229 in direzione abitato di Palazzolo;
- 2) Realizzazione di intersezione a rotatoria per l'eliminazione dei punti di conflitto esistenti;

- 3) *Risagomatura plano-altimetrica di un breve tratto della SP229;*
- 4) *Costruzione di una nuova rampa di ingresso alla SS 121;*
- 5) *Dismissione delle rampe e delle opere non più utilizzate;*
- 6) *Manutenzione delle opere d'arte presenti.*

È prevista, inoltre, la riqualificazione delle aree dismesse mediante la sistemazione a verde, la piantumazione con essenze arboree autoctone e la realizzazione di opere di mitigazione sia ambientale che acustiche (giusta condizione espressa dal Consiglio Comunale di Paternò nel verbale di Deliberazione n. 50 del 18.06.2019 avente ad oggetto "S.S. 121 "Catanese" Lavori di sistemazione dello svincolo di Paternò - Autorizzazione Ex art. 7 L.R. 65/81 in variante allo strumento urbanistico"). A seguito della dismissione della rotonda esistente, se ne prevede la ricostruzione trasladando la posizione più a est. Ciò comporterà che la nuova rotonda ricadrà in parte su un terreno attualmente occupato da un uliveto intensivo (così come definito dalla carta Natura 2000), misto a ficodindieto. Sempre sullo stesso terreno insisterà la nuova "Rampa B"

Effetti:

Il progetto comporterà variazioni della topografia, parte dello svincolo sarà realizzato in trincea, occuperà suolo naturale e rispetto alla situazione ante operam determinerà un incremento della superficie scolante di 900 mq circa, senza comportare, tuttavia, effetti sull'invarianza idraulica, vista la progettazione di un sistema disperdente per lo smaltimento delle acque meteoriche. Di seguito una breve descrizione dei singoli interventi:

Rampa in uscita S.S. 121

La nuova rampa avrà una lunghezza di 213 m circa articolati in un tratto iniziale di raccordo di 90 m ed un ulteriore tratto di decelerazione di circa 123 m. Il raggio di svolta è stato portato a 115 m sul ciglio interno, a fronte dei circa 40 m attualmente presenti, per garantire visibilità sufficiente durante la svolta ed individuare eventuali veicoli presenti in attesa di immettersi nella rotonda. L'operazione sarà realizzata con un allargamento sul ciglio interno che verrà zebrato in quanto necessario all'utenza ai soli fini della visibilità. La larghezza complessiva della corsia di decelerazione sarà di 5,5 m articolati in una corsia vera e propria di 3,75 m ed una banchina di 1,75 m. L'intera rampa, nel tratto a valle della SS121 e prima dell'immissione in rotonda, sarà riportata a quota maggiore rispetto a quella attuale, diminuendo dunque la pendenza longitudinale attualmente presente. L'allargamento della piattaforma sarà ottenuto sagomando la scarpata del rilevato esistente a gradoni, ottenendo così l'ammorsamento fra il vecchio rilevato ed il nuovo. Al di sopra del rilevato sarà ricollocata la barriera di sicurezza attualmente presente che sarà smontata e successivamente rimontata sul nuovo rilevato.

Intersezione a rotonda

Per la risoluzione dei punti di conflitto nonché dei tratti di scambio di lunghezza e larghezza limitata, si è predisposta una intersezione del tipo a rotonda. Il diametro esterno dell'opera è di 60 m con una corona giratoria di ampiezza 7 m. Verso di essa confluiscono 4 bracci: il primo per le provenienze solo in ingresso dalla S.S. 121, già precedentemente descritte; il secondo in direzione Palazzolo, sia in entrata che in uscita, il terzo in uscita dalla rotonda verso la S.S. 121 e l'ultimo in direzione Paternò sia in entrata che in uscita.

Risagomatura plano-altimetrica di un breve tratto della S.P. 229

A causa della pendenza presente in sito e della collocazione a quota 172 circa della rotonda per diminuire la pendenza della SP 229 proveniente da Palazzolo è stata predisposta una breve rampa in variante al tracciato di lunghezza complessiva pari a circa 200 m. La pendenza media del tratto risulta pari al 6%, a fronte dell'attuale 9% presente a monte dei lavori di che trattasi e dei valori ben superiori che sarebbero stati necessari qualora si fosse deciso di proseguire direttamente la SP229 senza variante planimetrica. La sezione della rampa, del tipo a doppio senso di marcia, presenta un'ampiezza complessiva di 9 m ottenuta sommando le ampiezze in entrata ed uscita richieste dalla tabella 6 del DM 19/4/2006 (3,50 m per i bracci di ingresso e 4,50 m per i bracci di uscita a cui sono stati aggiunti 50cm per parte di banchina).

Costruzione nuova rampa C di ingresso alla SS 121

Nell'ambito dei lavori di sistemazione dello svincolo di Paternò, è stato inserito un braccio di uscita dalla rotonda che permetterà l'ingresso sulla attuale corsia di accelerazione sulla SS121. Ciò, unitamente alle altre opere in progetto, permetterà di dismettere parte della viabilità esistente per la rinaturalizzazione dei versanti.

Dismissione delle rampe e delle opere non più utilizzate

La creazione dell'intersezione a rotatoria permetterà di dismettere parte del sistema di rampe oggi presente in sito. Parte di queste saranno utilizzate parzialmente nella nuova configurazione (ad esempio la rampa D) mentre, quelle non necessarie saranno dismesse rimuovendo lo strato superiore di conglomerato bituminoso. La parte centrale dell'attuale sistema di svincolo sarà parzialmente rimossa per la creazione del nuovo anello giratorio.

2 La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili

Descrizione:

L'adeguamento dello svincolo comporterà l'utilizzo di suolo naturale per una superficie di circa 9.000 mq (area occupata da parte della nuova rotatoria e dalla rampa b). In particolare la Rampa B e l'anello giratorio, occuperanno un'area oggi seminaturale. Di contro, la dismissione dello svincolo esistente consentirà di recuperare superfici che saranno oggetto di riqualificazione ambientale. L'intervento prevede, limitatamente alla fase di costruzione e successiva manutenzione, approvvigionamenti idrici e di energia unicamente durante le attività di cantiere. L'esercizio del progetto non richiede l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili.

Effetti:

Principalmente gli effetti riguardano la perdita di suolo naturale e l'eliminazione di essenze arboree e arbustive. La realizzazione dei nuovi tratti stradali non comporterà la movimentazione di grossi quantitativi di materiale di scavo o riporto.

03 Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana

Descrizione:

Non è previsto l'impiego di materiali o sostanze nocive, salvo quelle usualmente impiegate nella costruzione di intersezioni stradali e, comunque, di limitata quantità d'impiego (per esempio solventi). Durante la realizzazione saranno adottati protocolli di gestione delle emergenze per l'eventuale contenimento degli effetti. La predisposizione di un sistema di raccolta e trattamento in corrispondenza di quelle aree di cantiere che presentano superfici pavimentate consentirà la gestione delle acque meteoriche di dilavamento e di evitare la connessa dispersione di sostanze inquinanti. L'intervento, per i limitati quantitativi di calcestruzzo da porre in opera, non prevede l'installazione di un cantiere di betonaggio, tutte le opere in cemento armato saranno realizzate con calcestruzzo prodotto in stabilimento, che sarà approvvigionato e gettato in opera mediante autobetoniera. Tutto il materiale per la realizzazione dell'intervento, quale cls, acciaio, barriere, pietrame di granulometria adeguata, cordoni, conglomerati bituminosi in varie pezzature, sono reperibili nel territorio provinciale o in quello limitrofo. In particolare, dall'elenco delle cave attive e di quello delle discariche presenti sul territorio della Provincia di Catania e reso disponibile dalla Città Metropolitana di Catania, sono state preliminarmente individuate le seguenti strutture nell'area limitrofa al cantiere:

- Perniciaro-Motta e Cavallaro, in tenimento di Belpasso, SP 14;
- FITES, in tenimento di Belpasso, SP 14;
- ICEA Calcestruzzi in tenimento di Belpasso, SP 14.

Tutte le strutture sono individuabili nella stessa zona, situata a circa 8 km di distanza dal cantiere.

Effetti:

La demolizione dello svincolo esistente comporterà la produzione di rifiuti, quali calcestruzzo e asfalto. Provvedendo all'adeguata separazione merceologica e stoccaggio dei rifiuti da demolizione e di quelli da costruzione, non si prevedono effetti sulla salute umana e sull'ambiente.

06 Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche

Descrizione:

La produzione di rumori si verificherà principalmente in fase di cantierizzazione, e sarà legata alle operazioni di dismissione delle strutture esistenti e della realizzazione di quanto previsto in progetto. Per quanto riguarda la fase di realizzazione, si prevede l'utilizzo di barriere mobili a protezione delle attività di cantiere. In merito alla fase di esercizio dello svincolo, trattandosi di adeguamento e di messa in sicurezza di strutture esistenti, non vi sono variazioni dei flussi di traffico attesi nello scenario di progetto

sul sistema strada statale/strada provinciale e, di conseguenza, non si determineranno variazioni delle emissioni acustiche. Si ritiene, infatti, che i flussi veicolari rimarranno pressoché invariati ante operam e post operam, anche se le nuove sistemazioni consentiranno una maggiore fluidificazione degli stessi. Si rappresenta, inoltre, che la nuova rotonda verrà traslata di circa 50 m rispetto alla posizione iniziale verso est, allontanandosi di fatto dall'area maggiormente urbanizzata. Il progetto prevede l'illuminazione delle rampe dello svincolo con un sistema a pali, la categoria illuminotecnica prescelta, secondo la norma UNI 11248, è la M3 valida per strade extraurbane secondarie con limite di velocità di 50 km/h e quindi compatibile con quello imposto di 40 km/h sulle rampe. Per i tratti di rampa, come per la rampa A in cui la velocità di progetto è variabile da un max di 90 km/h ad un minimo di 40 km/h l'analisi di rischio viene condotta sulla base degli elementi contenuti nel prospetto 2 della Norma UNI 11248 permettendo, laddove possibile, di applicare variazioni di categoria illuminotecnica di tipo sottrattivo per ottenere la categoria di progetto mantenendo stabili gli obiettivi dell'illuminazione stradale, ed in dettaglio:

- evidenziare da lontano la presenza di una zona con traffico conflittuale di uscita ed entrata in strada potenzialmente pericolosa, segnalando inoltre l'approssimarsi dell'uscita per chi intende utilizzarla.
 - migliorare la visibilità degli autoveicoli presenti nelle corsie di accelerazione e decelerazione per chi è vicino allo svincolo.
 - coadiuvare la visibilità degli autoveicoli in entrata ed in uscita in condizioni meteorologiche avverse.
- Per quanto sopra esposto, considerando che il tipo di sorgenti luminose utilizzate per l'illuminazione degli svincoli sono di tipo led con resa cromatica superiore a 60.

Effetti:

I maggiori effetti saranno legati alla fase di dismissione e cantierizzazione e avranno come effetto maggiormente rilevante i disturbi alla fauna presente nella zona oggetto di nuova realizzazione. Nel raggio di 50 metri non sono stati individuati ricettori sensibili, quali ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc .. Gli interventi in progetto, trattandosi di adeguamento e messa in sicurezza di uno svincolo esistente, non comportano significativi aumenti dei flussi di traffico, che rimarranno pressoché invariati. Piuttosto, l'adeguamento dell'intersezione comporterà nel futuro la riduzione delle emissioni, sia atmosferiche che sonore, in virtù della nuova sistemazione a rotonda in luogo di quella attualmente presente. Saranno in ogni caso proposte delle mitigazioni sia in fase di cantierizzazione che in fase di esercizio tali da limitare gli effetti residui.

09 Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto

Descrizione:

Per quanto riguarda le aree oggetto di tutela paesaggistica, l'opera in progetto interessa zone boscate di cui all'art. 142 co. 1 lett. g Decreto legislativo 42/04 e risulta perimetrata con un livello di tutela 1 dal Piano Paesaggistico degli Ambiti 8, 11, 12, 13, 14, 16, 17 ricadenti nella provincia Catania. In prossimità delle aree di intervento non si segnala la presenza di edifici di interesse storico architettonico, tutelati ai sensi dell'art. 10 del DLgs 42/2004 e smi.. La stessa area boscata risulta individuata dalla carta forestale di cui alla L.R. 16/96 e ss.mm.ii. Il comprensorio di Paternò è caratterizzato dalla presenza di geositi che, tuttavia, risultano distanti dall'area di intervento. Dal Portale SISR della Regione Siciliana non si evince la presenza di altre zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale. L'area di azione non interferisce con SIC e ZPS.

Effetti:

In merito agli effetti sulle aree boscate così come definite dall'art. 142 co. 1 lett. G del Decreto Legislativo 42/04 e dalla L.R. 16/96, si rappresenta che l'ambito di intervento è caratterizzato dalla presenza di una combinazione di uliveto e ficodindieto. Per cui trattasi di un'associazione formazione di piante agrarie e non forestali. La presenza di un vecchio sistema di canalizzazione e di porzioni di muri a secco entrambi in pietra lavica, testimoniano che si trattava di un coltivo e non certo di un'area boscata. L'uliveto risulta ormai abbandonato e non più produttivo.

10 Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto

Descrizione:

Il territorio all'interno del quale ricade l'opera in progetto, si trova ai margini di un'area urbanizzata ed è stato oggetto di successivi processi di trasformazione che hanno condotto ad una generalizzata riduzione del grado di naturalità e di biodiversità. La realizzazione dell'ampliamento della bretella (Rampa A) interessa un habitat classificato dalla Carta degli habitat secondo CORINE biotopes, come Sistemi agricoli complessi. L'ampliamento della Rampa A è realizzato immediatamente a ridosso della fascia di rispetto della stessa. Mentre la rampa B e parte della nuova rotonda interessano un habitat perimetrato come Uliveto Intensivo. I restanti interventi in progetto ricadono all'interno di superfici classificate come "Principali Arterie Stradali. I valori ecologici degli habitat direttamente interessati dalle previsioni progettuali, sono i seguenti:

Habitat	Valore ecologico	Sensibilità Ecologica	Fragilità Ambientale	Pressione Antropica
Uliveto intensivo	Medio	Media	Alta	Molto Alta
Sistemi agricoli complessi	Alto	Alta	Molto Alta	Molto Alta
Principali arterie stradali	Nullo	Nulla	Nulla	Nulla

Dai sopralluoghi effettuati è possibile affermare che la rampa A, sarà realizzata su un'area già fortemente perturbata in quanto adiacente all'attuale Viabilità (Strada ANAS) esistente. Maggiori effetti potranno invece riscontrarsi sulla zona in cui verrà realizzata parte della nuova rotonda e la rampa B. L'incidenza di fenomeni come l'effetto barriera, la mortalità faunistica, la perdita e la frammentazione di habitat, aumenta, notevolmente laddove sono rilevabili delle sovrapposizioni o dei punti di tangenza tra la rete infrastrutturale e quella ecologica. In tutti quei siti in cui i tracciati viari attraversano o costeggiano zone potenzialmente identificabili come core areas, buffer zone, wildlife corridor, stepping stones o semplici restoration areas è, infatti, particolarmente accentuato il disturbo arrecato alle popolazioni faunistiche, i cui spostamenti lungo le direttrici naturali sono intralciati dalla presenza di ostacoli lineari antropogenici.

Effetti:

Gli interventi in progetto, interessando parte di un'area seminaturale, potrebbero comportare i seguenti effetti:

- **Frammentazione ambientale:** la realizzazione della nuova rotonda e della rampa B costituiscono una vera e propria linea di cesura all'interno dell'habitat seminaturale costituito dall'uliveto intensivo e provocano una graduale riduzione della superficie degli ambienti naturali e un aumento dell'isolamento dei frammenti ecosistemici residui.
- **Perdita di habitat e riduzione della loro qualità:** la superficie di territorio occupata dal tracciato stradale viene sottratta all'ambiente semi-naturale, peggiorando la qualità di quello adiacente. A questa superficie, tuttavia, non va aggiunta quella utilizzata nell'espansione insediativa che tipicamente segue la costruzione di nuove strade, in quanto trattasi di intervento di adeguamento di strutture esistenti;
- **Mortalità faunistica:** gli incidenti che coinvolgono la fauna selvatica interessano sia gli animali che attraversano le infrastrutture durante gli spostamenti sia i predatori che utilizzano la carreggiata come territorio di caccia. Tale fenomeno è in forte aumento e rappresenta un grande rischio anche per gli automobilisti.
- **Effetto barriera e perdita di connettività:** le infrastrutture lineari presentano lateralmente, e nelle strade a lunga percorrenza anche centralmente, barriere di vario genere quali: guardrail, barriere spartitraffico, barriere acustiche, new jersey, muri di contenimento, recinzioni ecc.

Tali elementi costituiscono dei veri e propri impedimenti per il passaggio faunistico e, oltre a limitare il movimento di singoli individui, riducono o annullano gli scambi all'interno di popolazioni, suddividendo in alcuni casi quest'ultime in metapopolazioni. Tali effetti, tuttavia, saranno mitigati e bilanciati dalla riqualificazione ambientale delle aree dismesse. Tramite l'utilizzo di vegetazione autoctona, sarà ripristinata parte della continuità ecologica, compromessa dalla realizzazione di parte della nuova rotonda e della Rampa B.

12 Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto

Descrizione:

L'intervento, di per sé, riguarda la sistemazione di una intersezione stradale ricadente su di una strada di importanza prioritaria per il Comune di Paternò ma con volumi di traffico poco rilevanti. Quanto previsto in progetto ha l'obiettivo di aumentare la sicurezza complessiva del sistema attraverso interventi di razionalizzazione dello svincolo e delle rampe di accesso nonché una serie di opere sul territorio finalizzate al miglioramento dell'accessibilità al sistema strada statale/strada provinciale e fluidificazione del traffico nonché alla risoluzione di problematiche locali e all'incremento della sicurezza della circolazione stradale con conseguente riduzione di sinistri e di costi sociali

Effetti:

Il progetto di adeguamento e messa in sicurezza, consentirà di ottenere un buon livello di fluidificazione del traffico, con vantaggi sia in termini di sicurezza che in termini di riduzione di inquinamento dovuto ad emissioni di gas e rumori. Pertanto, si può affermare che una della finalità di intervento è proprio quella di contribuire a contenere gli effetti di disturbo ambientale e sociale prodotti dall'intersezione

CONCLUSIONI

Considerati gli elementi informativi forniti dal proponente nella lista di controllo e negli elaborati trasmessi, considerate le modifiche, estensioni ed adeguamenti apportati all'esistente svincolo di Paternò (CT) situato sulla SS 121 "Catanesa", finalizzati alla sua messa in sicurezza, considerate le finalità e le caratteristiche dell'intervento proposto con riferimento agli aspetti ambientali, si prende atto della sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi nelle modifiche apportate.

Pertanto, sulla base di quanto riportato dal proponente, considerato che trattasi di uno svincolo esistente non sottoposto ad una valutazione ambientale che comporterà la perdita di suolo naturale e l'eliminazione di essenze arboree e arbustive, la produzione di rifiuti, quali calcestruzzo e asfalto, derivanti dalla demolizione dello svincolo esistente, nonché impatti derivanti dalla fase di cantierizzazione, è ragionevole sostenere che le modifiche che si intendono apportare siano da sottoporre a procedura di valutazione ambientale, specificatamente alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. in quanto *modifiche o estensioni* previste dall'Allegato IV punto 8 della lettera t) inerenti a *progetti di cui all'allegato III o all'allegato IV già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente*, nella considerazione che lo svincolo in oggetto rientra tra le opere di cui all'Allegato IV punto 7 della lettera h) *strade extraurbane secondarie non comprese nell'Allegato II-bis e strade urbane con lunghezza superiore a 1.500 metri non comprese nell'Allegato III.*

La presente nota tecnica, per le conclusioni in essa riportate, non rientra tra quelle da condividere con il Nucleo di coordinamento ai sensi del D.A. 57/ GAB del 28.02.2020, articolo 2, comma 2, lettera a.14.


Il Funzionario Direttivo

(Leonardo Artale)



Il Funzionario Direttivo

(Salvatore Giacinto)



VISTO

Il Dirigente del Servizio 1
(Salvatore Di Martino)

