



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
**PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER LE OO.PP. PIEMONTE**  
**VALLE D'AOSTA - LIGURIA**  
**SEDE COORDINATA DI GENOVA**

**COMITATO TECNICO AMMINISTRATIVO**

**VERBALE DELL'ADUNANZA N. 3 ANNO 2019**

**Nella Sede Coordinata di Genova**

Il giorno 26 luglio 2019, alle ore 10:00, nei locali del Provveditorato OO.PP. – Sede Coordinata di Genova - si è riunito il Comitato Tecnico Amministrativo, convocato con note prott. nn. 7463 e 7433, in data 16 luglio 2019, per deliberare sugli argomenti posti all'Ordine del Giorno.

Sono presenti i Signori:

<b>MEMBRI</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
1) Arch. Roberto Ferrazza (Presidente)	X	
2) Ing. Alessandro Pentimalli (Dirigente)	X	
3) Ing. Maurizio Modena (Dirigente)		X
4) Dott.ssa Carmen Barbieri (Dirigente)		X
5) Ing. Livio Montaquila (Provoper Genova )	X	
6) Arch. Cinzia Pintori (Provoper Genova)	X	
7) Dott.ssa Margherita Papillo (Provoper Genova)	X	
8) Ing. Giuseppe Sisca (Provoper Genova)		X
9) Ing. Salvatore Buonaccorso (Provoper Genova)		X
10) Avv. Ernesto de Napoli (Avvocato Stato Genova)		X
11) Dott.ssa Maria Rosaria Simonelli (Ministero Lavoro e Politiche Sociali)		X
12) Dott. Valerio Massimo Romeo (Prefettura di Genova)		X
13) Ing. Stefano Bonino (Min. Ambiente Tutela Terr. RM)		X
14) Dott. Mario Parlagreco (Ministero Economia e Finanze Genova)		X
15) Dott. Ruggero Reggiardo (Ragioneria Prov.le Genova)	X	
16) Dott. Vincenzo Tinè (Ministero BB.AA.CC. GE)		X
17) Arch. Leonardo Scarcella (Ministero Giustizia Roma)		X
18) Gen. Renzo Morolla (Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali)		X
<b>UDITORI/RELATORI/MEMBRI ESPERTI</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
1) Arch. Marco Cassin (Vice Direttore Trasporti e Infrastrutture Regione Liguria)		X
2) Ing. Laura De Biasio (Provoper Genova)	X	
3) Arch. Giuliano Peirano (Esperto)	X	
4) Prof. Ing. Donatella Mascia (Esperto)	X	

5) Arch. Laura Marinato (Esperto)	X	
6) Prof. Ing. Riccardo Berardi (professore di geotecnica Università GE)	X	
7) Dott. Stefano Balleari (Vice Sindaco Comune di Genova)		X
8) Dott. Giuseppe Lomazzo (Provoper Torino)		X
9) Ing. Carmine Testa (Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali – UIT Genova)		X
10) Autostrada dei Fiori S.p.A. (Ing. Mauro Del Vesco, Ing. Christian Bonaldi, Giuseppe Cigola, Ing. Luigi Marengo)	X	
11) SALT S.p.A. (Ing. Daniele Buselli, Ing. Barbaro Lo Giudice, Ing. Giovanni Massone)	X	
12) Ing. Enrico Ghislandi (Progettista)		X
13) Prof. Michele Troilo	X	

Svolge le funzioni di Segretario del C.T.A. la Sig.ra Daniela Piccitto. La seduta ha inizio alle ore 10:00.

Il Presidente, Arch. Roberto Ferrazza, constatata la presenza del numero legale (un terzo dei membri), dichiara aperta la seduta, ponendo a disposizione dei presenti il verbale della seduta precedente (**20 giugno 2019**), il suddetto verbale viene approvato a maggioranza.

#### PREMESSO

Prima di iniziare l'esame dei progetti all'ordine del giorno, il Provveditore, rilevata la presenza di argomenti che attengono all'esecuzione di lavori autostradali da parte delle rispettive società concessionarie, ritiene necessario richiamare le considerazioni già svolte in occasione di precedenti adunanze, laddove il Comitato tecnico amministrativo allorquando è stato chiamato a esaminare progetti di opere redatte da soggetti che sono concessionari di servizi pubblici, come, appunto, nel caso delle società che gestiscono la rete autostradale nazionale.

In questi casi, i progetti sono trasmessi al Provveditorato a cura delle competenti Direzioni generali del Ministero delle infrastrutture e trasporti che, per conto del Ministero, svolgono il ruolo di vigilanza sui concessionari privati e che demandano ai Provveditorati l'approvazione dei relativi progetti ai sensi dall'art. 215, comma 3, del D.Lgs. 50/2016 e sue modifiche e integrazioni.

In questo contesto amministrativo, l'esame dell'organo tecnico amministrativo che opera presso il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche si configura quindi come atto tecnico endoprocedimentale che non conclude l'iter approvativo ma esaurisce la necessaria istruttoria tecnica propedeutica alla successiva adozione del decreto definitivo da parte degli organi dell'Amministrazione centrale.

In coerenza con quanto sopra emergono effetti rilevanti anche in relazione alla parte di procedimento approvativo che rimane nelle competenze dell'Amministrazione centrale che è l'unico atto che riveste efficacia all'interno del rapporto sinallagmatico tra Stato e concessionario.

I sette interventi all'esame della odierna adunanza riguardano progetti redatti dalle società che hanno in concessione la gestione e manutenzione di tratte della rete autostradale che insistono sul territorio della Liguria.

Ai rappresentanti delle predette società concessionarie presenti all'odierna adunanza è ricordato che è loro esclusiva responsabilità verificare che, nella fase di esecuzione dei lavori sia assicurata il rispetto

delle misure di sicurezza, a tutela degli operai addetti alle lavorazioni, degli utenti autostradali e in generale, della pubblica incolumità.

Alle commissioni relatrici è ricordata la necessità che nelle premesse di ciascun parere riguardante opere da eseguirsi in autostrada sia inserito il richiamo al rispetto delle norme contenute nel Codice della Strada in relazione alla gestione dei cantieri stradali, affinché il rispetto di dette norme sia comunque garantito dalle Concessionarie.

Resta fermo, infatti, che è responsabilità delle Società Concessionarie quella di predisporre le misure atte a garantire lo svolgimento degli interventi in condizioni di sicurezza tanto per i lavoratori che per l'utenza, laddove l'esame tecnico amministrativo effettuato dal C.T.A. è rivolto ad accertare che il progetto costituisca una risposta efficace ed adeguata al tipo e alla gravità di criticità riscontrate nelle strutture esistenti, ai sensi del capitolo 8 delle Norme Tecniche di Costruzione.

Sul piano strettamente amministrativo, il parere del C.T.A. è propedeutico alla definizione del provvedimento finale che è adottato dall'Amministrazione centrale ma non è idoneo a incidere, per sé, nel rapporto contrattuale in essere tra lo Stato e il concessionario.

Il Provveditore ricorda ai relatori che, al fine di consentire agevole accesso ai documenti progettuali, gli stessi sono pubblicati su un'apposita cartella sul server del Provveditorato.

Il Provveditore rappresenta che verranno esaminati sei dei sette argomenti posti all'ordine del giorno. Il progetto esecutivo, riguardante i *"Lavori di consolidamento, adeguamento e rinforzo del viadotto Cà Maioli"*, proposto da SALT S.p.A., dell'importo di € 8.611.132,53, di cui al punto due dell'ordine del giorno, non viene esaminato, poiché la relativa istruttoria è di competenza territoriale del C.T.A. del Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Toscana – Marche – Umbria, al quale viene trasmesso con nota prot. n. 7567, in data 18/07/2019.

## **ARGOMENTO N. 1**

Alle ore 10:30, circa, come primo argomento viene esaminato il progetto esecutivo riguardante le *"Opere di adeguamento e tutela ambientale. Messa in sicurezza e stabilizzazione versanti. Consolidamento del pendio al km 93+500 Careggiata nord dell'autostrada A6 Torino – Savona"*, proposto da Autostrada dei Fiori S.p.A., dell'importo di € 1.306.052,59.

Relazionano l'intervento l'ing. Pentimalli e l'ing. Montaquila del Provveditorato, oltre al prof. Berardi; assistono alla riunione l'ing. Del Vesco e l'ing. Bonaldi di Autostrada dei Fiori S.p.A., oltre all'ing. Cigola e all'ing. Marenco di Geoengineering che illustra il progetto.

Come si è riportato nel verbale di riunione preliminare, svoltasi in data 18/07/2019:

"A partire dal 2000 circa, in occasione di periodiche ispezioni, è stato notato un movimento franoso che ha interessato il pendio a monte della carreggiata autostradale, come meglio indicato nella corografia di progetto.

Nel 2015, sempre in occasione di ispezioni, si è presa visione della formazione di una frattura verticale creatasi tra due distinti strati della formazione geologica. Tale frattura è stata coperta con teli per evitare che ulteriori infiltrazioni di acqua piovana provocassero lo scivolamento verso valle di consistenti masse di terreno che, stante l'acclività del pendio, avrebbero potuto invadere la sede stradale.

Dalla relazione di progetto si evincono gli obiettivi che la Concessionaria intende raggiungere con il progetto in esame:

l'intervento ricade nel Comune di Roccavignale in provincia di Savona. Il consolidamento delle scarpate è previsto con la posa per livelli successivi di chiodi costituiti da barre metalliche auto-perforanti  $t = 40$  mm, con testa di diametro  $t = 90$  mm, aventi lunghezza e maglia variabili, dotate di fondazione a bulbo che sarà innestato nell'ammasso roccioso meno fratturato. Alla base della chiodatura è prevista una fila di ancoraggi a trefoli pretesi.

In corrispondenza della frattura si provvederà alla riprofilatura dei lembi superiori per la successiva attività di impermeabilizzazione.

A tal fine il progetto esecutivo in esame prevede la posa di una geogriglia all'interno della frattura abbinata ad un geotessile non tessuto.

Successivamente, si provvederà al riempimento della porzione di frattura definita dalla geogriglia con argilla espansa tipo "Leca". Tale operazione consentirà di colmare sino all'attuale piano di campagna la parte sommitale del vuoto esistente originato dalla frattura e di formare un miglior piano di posa per l'impermeabilizzazione successiva. L'argilla espansa consentirà di mantenere buone caratteristiche meccaniche del riempimento senza modificare il regime di eventuali filtrazioni in direzione orizzontale. L'impermeabilizzazione avverrà con la posa di una geomembrana in HDPE impermeabile, adeguatamente ancorata al suolo, cui sarà sovrapposta localmente una geostuoia antiersiva rinforzata per il supporto del terreno vegetale. Tale dispositivo consentirà di limitare le percolazioni in profondità, limitando l'effetto di tali acque sulle condizioni generali di stabilità. Considerato il regime idrologico nel sottosuolo si rende inoltre necessaria la realizzazione di dreni profondi sub orizzontali di lunghezza di 15 m in corrispondenza del settore basale e realizzati su due ordini: il primo a monte della trave di ripartizione della tirantatura ed il secondo alla base del muro di controripa esistente. A completamento degli interventi di consolidamento profondo di cui in precedenza, si adotteranno misure per la regimazione delle acque di deflusso superficiale, attraverso la realizzazione di adeguati sistemi di captazione e convogliamento. In particolare, si provvederà alla riprofilatura del fosso a monte del muro di controripa esistente, al fine di veicolare le acque in corrispondenza del pozzetto esistente in corrispondenza del tratto interessato dall'intervento di consolidamento.

In data 15.04.2019 con nota di prot. n. 3549 la Concessionaria ha presentato al Comune di Millesimo, istanza tendente ad ottenere l'autorizzazione paesaggistico-ambientale semplificata.

Il progetto in esame non prevede espropri, bensì occupazioni temporanee di aree che non sono di proprietà della Società. Per tali aree, interessate dagli interventi, la Società richiede la Dichiarazione di Pubblica Utilità ai sensi dell'art. 12 del D.P.R. 327/2001.

In data 15.04.2019 con nota di prot. n. 3549 la Concessionaria ha presentato al Comune di Millesimo, istanza tendente ad ottenere l'autorizzazione paesaggistico-ambientale semplificata. Per questo intervento non sono richiesti adempimenti autorizzativi al di fuori di quelli convenzionalmente sanciti.

Le lavorazioni previste in progetto sono compensate interamente a corpo e sono così suddivise: preparazione cantiere e sigillatura frattura, reti corticali e chiodature, trave tirantata di base, installazione e monitoraggio geotecnico e strutturale, cantierizzazioni.

L'importo dei lavori ammonta ad € 927.200,00, comprensivi di € 30.500,00, per oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta. Le somme a disposizione dell'Amministrazione ammontano ad € 378.852,59.

Non sono previsti lavori complementari. I prezzi adottati sono stati desunti dall' Elenco Prezzi A.N.A.S. edizione 2018. Per le attività che non hanno trovato riscontro nel predetto listino, sono stati redatti 10 (dieci) Prezzi Aggiuntivi con relativa analisi.

La durata dei lavori prevista è pari a 150 giorni naturali e consecutivi, comprensivi dei giorni di andamento stagionale sfavorevole.

Le opere in oggetto sono previste nel Piano Economico Finanziario 2019-2023 non ancora approvato dal Concedente.

Alle ore 11:30 circa, i progettisti e i rappresentanti della concessionaria terminano l'esposizione del progetto.

I componenti del CTA condividono le osservazioni formulate dalla commissione relatrice contenute in una nota in bozza da inoltrare alla società concessionaria e alla DGVCA al fine di rappresentare che la realizzazione del progetto in questione riveste carattere di urgenza.

Dal contenuto della nota, si riscontra che:

- fermo restando l'esecuzione delle opere previste nel progetto in esame, si ritiene che la presenza della "frattura" creatasi nel corpo versante, nonché l'ampiezza del movimento di frana, avente un fronte dell'ordine di circa 100 metri per un'altezza di circa 35 metri dal piano stradale e, soprattutto, la notevole acclività del rilevato stesso, non consentono di avere sufficienti garanzie per una circolazione del traffico autostradale in condizioni di sicurezza nelle more dell'esecuzione dei lavori di che trattasi.
- La misura di protezione provvisoria prevista per la protezione della frattura mediante teli impermeabili appare precaria/instabile e non del tutto efficace allo scopo.
- L'attività di monitoraggio (due estensimetri posti a cavallo della crepa) è stata interrotta nel 2016: allo stato non risulta attivato alcun sistema di monitoraggio né della crepa né del muro in c.a. presente al piede della scarpata.
- I tempi di concreto avvio dei lavori (la cui durata è prevista pari a 150 giorni naturali e consecutivi) risultano ancora incerti, dipendendo, evidentemente, dalla definitiva approvazione del progetto e dai tempi di aggiudicazione dell'appalto.
- Tale incertezza temporale non appare coerente con la necessità di mettere in sicurezza il pendio, soprattutto in relazione al sottostante traffico autostradale.
- Riguardo alle soluzioni tecniche previste in progetto, sulla base delle osservazioni della zona fratturata e sulla stratigrafia evidenziata dal sondaggio S1, eseguito al piede del pendio, si rileva inoltre che sussistono consistenti perplessità in ordine sia alla reale funzionalità della trave in c.a. posizionata al piede del pendio, dalla quale dipartono i tiranti a trefoli, stante la natura incoerente e/o fratturata del terreno sia in ordine al mantenimento della stabilità nel medio periodo mediante la posa in opera di semplici teli impermeabili che dovrebbero impedire l'ulteriore percolazione delle acque superficiali all'interno della zona in movimento.

Tra le misure ritenute urgenti per la salvaguardia della pubblica incolumità si indicano:

- il ripristino efficace sistema di impermeabilizzazione della frattura mediante teli impermeabili stabili;
- il monitoraggio topografico del muro in c.a. e del pendio, lungo una o più stazioni rappresentative (p.es. una stazione sul muro, una in corrispondenza della frattura, una intermedia) per tutto il periodo necessario alla definitiva approvazione del progetto, al relativo appalto e al concreto avvio dei lavori (con eventuali limitazioni del transito nella carreggiata interessata).

Il prof. Troilo chiede indicazioni sul piano di sicurezza di cantiere e sulle misure previste per evitare interferenze con la circolazione durante i lavori.

L'arch. Pintori chiede chiarimenti circa i tempi di esecuzione delle opere, la sicurezza e gli aspetti viabilistici, nonché sulla tipologia di gestione del tratto interessato, nelle more dell'inizio dei lavori; l'ing. Marengo fornisce rassicurazioni in merito, circa la deviazione del traffico e l'adozione di tutti gli accorgimenti da adottare per l'esecuzione dei lavori in sicurezza

La prof. Mascia propone che sulle chiodature “passive” siano progressivamente effettuate verifiche a campione per accertare la reale capacità di ritenuta.

Il prof. Berardi osserva quanto segue:

- si prende atto che la progettazione degli interventi di stabilizzazione del pendio è stata basata su analisi numeriche sufficientemente dettagliate e complete.
- Tali analisi, come anche i sondaggi già eseguiti (zone alterate/fratturate/cataclamate) e la presenza della frattura di trazione rilevata, evidenziano la possibilità di formazione di un cinematismo di collasso.
- Vengono ribadite la perplessità già evidenziate in sede di pre-comitato in relazione alla soluzione proposta per il cordolo di ripartizione delle azioni esercitate dai tiranti pre-tesi. In quanto tale trave in c.a., risulta priva di un’efficace fondazione e applica le pressioni trasmesse dai tiranti direttamente sul terreno alterato e fratturato più superficiale, il quale potrebbe plasticizzarsi per resistenza passiva; entrambe le situazioni potrebbero portare ad una modesta efficacia del sistema, in termini di stabilizzazione del pendio.
- Il sondaggio S1, eseguito a tergo del muro esistente, mostra chiaramente una zona cataclamata, al piede del versante, sede della potenziale superficie di scorrimento; un intervento in tale zona, eventualmente da prevedere in prosecuzione del cordolo in c.a. di cui sopra, potrebbe essere funzionale a rinforzare/migliorare tale porzione di sottosuolo.
- Il sistema di chiodature diffuse, previsto come principale elemento di stabilizzazione del pendio, è stato progettato e verificato in relazione alle forze di trazione agenti sui singoli chiodi. Data la natura del terreno coinvolto (ammasso roccioso fratturato) nonché il meccanismo in oggetto (potenziale frana per scorrimento rotazionale) si ritiene che un’analisi volta a verificare l’efficacia del sistema anche quando sottoposto a forze di taglio sia da prevedere per garantire la stabilità e la sicurezza del pendio. Inoltre, poiché le barre sono pensate come rinforzi “passivi”, il loro contributo alla stabilità del versante si manifesterebbe solo in seguito a spostamenti rilevanti; tale aspetto rafforza la necessità di verificare la stabilità del pendio considerando i chiodi anche reagenti a taglio.
- Si sottolinea l’importanza di un efficace e funzionale sistema di regimentazione e smaltimento delle acque superficiali e profonde: per queste ultime si fa notare come dai disegni progettuali risulterebbe che la batteria superiore di dreni sub-orizzontali convogli le acque drenate proprio in corrispondenza delle testate dei tiranti, fatto da evitare per non indurre possibili fenomeni di corrosione nelle testate stesse, se non adeguatamente dotate di rivestimenti protettivi.
- Si concorda con l’osservazione della prof.ssa Mascia, in relazione alle prove di progetto e collaudo da eseguire sui chiodi, in ottemperanza a quanto previsto dalle NTC 2018.

Nei considerato che precedono, il parere del Comitato tecnico amministrativo, con eventuali raccomandazioni che vorrà fornire la commissione relatrice, reso sugli elaborati progettuali sottoposti per esame.

## **ARGOMENTO N. 2**

Alle ore 11:50, come secondo argomento viene esaminato l’affare riguardante il progetto esecutivo dei “Lavori di adeguamento ai sensi delle NTC 2018 dei viadotti Gazzo, S.P. Marina e FF.SS. Genova-Roma”, proposto da SALT S.p.A., dell’importo di € 6.315.287,95.

Relazionano l’affare l’ing. Pentimalli e l’ing. Montaquila del Provveditorato; la prof. Mascia partecipa alla seduta in qualità di esperto. Assistono all’istruttoria l’ing. Buselli e l’ing. Lo Giudice di SALT S.p.A., oltre al consulente, ing. Massone (SALT S.p.A./SINA). Il prof. Berardi lascia la seduta per precedenti e contemporanei impegni didattici già comunicati al Provveditore.

Dalla relazione di progetto si evincono gli obiettivi che la Concessionaria intende raggiungere con il progetto in esame, che di seguito si riportano in sintesi:

gli interventi di seguito descritti ricadono nei Comuni di Seravezza e Camaiore, in provincia di Lucca (LU), Regione Toscana, e nel Comune di Borghetto di Vara, in provincia della Spezia (SP), Regione Liguria e riguardano opere di adeguamento strutturale dei viadotti di seguito elencati:

- 1) viadotto S.P. della Marina, situato alla progressiva km 125+895 dell'autostrada A12 Sestri Levante-Livorno ed insistente sul territorio del comune di Seravezza (LU);
- 2) viadotto Gazzo-Soggio via nord, posto tra il casello di Carrodano e Brugnato alla progressiva chilometrica 73+700 dell'Autostrada A12, tratta Sestri Levante-Livorno, nel comune di Borghetto di Vara (SP);
- 3) viadotto FF.SS. Genova-Roma, posto alla chilometrica 134+718 dell'Autostrada A12, insistente sul territorio del Comune di Camaiore (LU).

I distinti progetti esecutivi sono stati redatti a mente delle Norme Tecniche di Costruzione 2018 (NTC 2018).

Gli interventi da realizzare sulle tre opere riguardano generalmente sia gli impalcati che le sottostrutture (spalle e pile) e possono essere classificati come interventi di riparazione o interventi locali, come nel caso del rifacimento della porzione d'estradosso dell'impalcato con messa in opera della nuova impermeabilizzazione, ovvero, con riferimento alla realizzazione del nuovo sistema d'isolamento sismico (mediante l'uso di isolatori a scorrimento a superficie curva), come interventi di adeguamento strutturale tramite i quali si trasforma la costruzione e ne si modifica allo stesso tempo il comportamento (punto "d" del paragrafo 8.4.3 delle NTC 2018).

I progetti che riguardano i due viadotti in territorio toscano (S.P. Marina e FFSS Genova-Roma) sono ritrasmessi alla DGVCA per l'eventuale sottoposizione al CTA del Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Toscana – Marche – Umbria, con nota prot. n. 7870, del 25/07/2019, insieme al verbale della riunione preliminare, tenutosi in data 18/07/2019.

### **Viadotto Gazzo-Soggio Nord**

Gli interventi in progetto prevedono:

1. la realizzazione di un sistema di isolamento attraverso la sostituzione degli appoggi esistenti con isolatori sferici a superficie curva con innalzamento del piano viabile in corrispondenza della pila P1 (valore nominale 2 cm) e della pila P2 (valore nominale 10 cm) e raccordo con le parti non modificate, demolizione dei baggioli esistenti e realizzazione di nuovi baggioli compatibili con i nuovi appoggi;
2. la demolizione dei solettoni sulle pile e realizzazione di una soletta di continuità fra i due impalcati (con conseguente eliminazione del doppio giunto di dilatazione) in modo da eliminare il martellamento fra impalcato e impalcato;
3. la demolizione dei solettoni sulle spalle e realizzazione di sbalzi longitudinali sull'impalcato e sul paraghiaia con conseguente realizzazione dei corretti varchi fra impalcato e spalla in modo da eliminare il martellamento fra i due elementi ed inserimento di un nuovo giunto di dilatazione;
4. la sostituzione delle barriere laterali e conseguente demolizione e ricostruzione del cordolo e rinforzo degli sbalzi trasversali di soletta;
5. la fresatura meccanica della pavimentazione esistente, asportazione dell'impermeabilizzazione, ricostruzione dell'impermeabilizzazione e della pavimentazione e realizzazione della raccolta acque di piattaforma.

Non è stata necessaria l'acquisizione delle approvazioni ed autorizzazioni di Legge, necessarie ad assicurare l'immediata cantierabilità del progetto. Si rende necessario computare interamente l'intervento a corpo. L'importo dei lavori a base d'appalto è di € 4.992.116,84. L'importo relativo ai

piani di sicurezza, già compreso nell'importo complessivo a base d'appalto e non soggetto a ribasso d'asta, è pari ad € 209.637,12.

Le Somme a disposizione dell'Amministrazione ammontano ad € 1.323.171,11. I prezzi adottati sono quelli derivanti dai prezzi ANAS in vigore, da prezzi provenienti da progetti SALT già approvati e per prezzi necessari all'esecuzione delle opere, ma non compresi in quelli sopradetti, è stata redatta apposita analisi. Le categorie delle lavorazioni riguardano l'OG3, l'OS11, l'OS12 e l'OS23. Il tempo di esecuzione delle opere è di 390 giorni, come da Cronoprogramma.

In sede di riunione preliminare svoltasi in data 18/07/2019, dalla interlocuzione con i rappresentanti della Società concessionaria è emerso che:

- la concessione in capo a Salt S.p.A. scade il 31 luglio 2019;
- gli interventi sopra sommariamente descritti non sono inseriti nel PEF vigente, ma fanno parte del "Piano della Sicurezza" sottoposto nel 2019 al Concedente, ma da questi non ancora approvato. Allo stato la loro esecuzione è prevista tramite autofinanziamento;
- in caso di mancato rinnovo della concessione in capo a SALT S.p.A, l'onere economico delle opere in esame rientrerà all'interno del controvalore posto a base dell'importo di subentro.

Alle ore 12:30 circa, i progettisti e i rappresentanti della concessionaria terminano l'esposizione del progetto.

Considerato che i dati sopra riportati, ricavati dalla relazione generale del progetto, riguardano i tre viadotti nel loro complesso, si chiede alla Società concessionaria lo scorporo dei dati relativi al viadotto Gazzo – Soggio Nord, con particolare riguardo all'importo dei lavori e ai tempi di esecuzione delle opere.

In sede di Comitato emerge, altresì, che l'intervento in questione, contenuto insieme ad altri in un elenco inviato al M.I.T., rientra tra gli interventi ritenuti prioritari da eseguire per adeguamento alla normativa NTC 2018 (strutturale – impalcato) e (sismica – pile e varchi). Il Provveditore chiede alla Concessionaria copia della suddetta nota di trasmissione al M.I.T.

La prof. Mascia solleva la questione che siano ulteriormente verificate le coazioni dovute alle dilatazioni termiche, posto che il progetto postula la realizzazione di una catena cinematica vincolando in modo rigido le campate del viadotto.

Nei considerato che precedono, il parere del Comitato tecnico amministrativo, con eventuali raccomandazioni che vorrà fornire la commissione relatrice, reso sugli elaborati progettuali sottoposti per esame.

### **ARGOMENTO N. 3**

Alle ore 12:35, circa, come terzo argomento viene esaminato il progetto esecutivo riguardante gli *"Interventi di sostituzione barriere in tratte alterne Lotto C – A15 bretelle per La Spezia"*, proposto da SALT S.p.A., dell'importo di € 10.372.130,98.

Relazionano l'affare l'ing. Pentimalli e l'arch. Pintori del Provveditorato. Assistono all'istruttoria l'ing. Buselli e l'ing. Lo Giudice di SALT S.p.A., oltre al consulente, ing. Massone (SALT S.p.A./SINA).

**L'argomento in questione ed i tre successivi esaminati sono illustrati dai progettisti che lasciano la sala dell'adunanza dopo la presentazione e una interlocuzione con i componenti del CTA.**



Dalla relazione di progetto si evincono gli obiettivi che la Concessionaria intende raggiungere con il progetto in esame, che di seguito si riportano in sintesi.

L'intervento ricade nei Comuni di S. Stefano di Magra, Vezzano Ligure, Arcola, La Spezia, nella Provincia di La Spezia, Regione Liguria.

Il progetto prevede la sostituzione della barriera di sicurezza in spartitraffico sulla A15 bretella per La Spezia, da inizio competenza lato S. Stefano al km 108+472 a fine competenza A15 lato La Spezia.

I lavori di progetto consistono nello smontaggio delle attuali barriere di sicurezza e nella successiva posa delle nuove barriere di sicurezza di nuova generazione, previa riqualificazione, ove necessario, delle strutture di supporto delle stesse, sia in rilevato che su viadotto. L'intervento prevede la sostituzione di circa 6.985 metri di barriere. I lavori in rilevato consistono nella demolizione dell'attuale spartitraffico e nella realizzazione di un nuovo sistema di ritenuta costituito da una barriera metallica bifacciale a doppio nastro, di ingombro pari a 0.80 m, montata su una fila unica di montanti posti in asse tra le due carreggiate. L'intervento si sviluppa in parte in rettilineo ed in parte in curva, in quest'ultimo caso il progetto prevede la sostituzione della canalizzazione di raccolta acque meteoriche in asse carreggiata, attualmente posizionata sotto i basamenti in c.a. di ancoraggio del guardavia e delle fioriere esistenti, con una canaletta prefabbricata posizionata a fianco della nuova barriera di sicurezza. All'interno dell'intervento sono presenti i seguenti viadotti:

1. BOLANO
2. MAGRA
3. VEZZANO
4. PRATI
5. MELARA
6. STAGNONI
7. CARDUCCI

e le seguenti opere d'arte classificate ponti e/o ponticelli:

1. SOTTOVIA al km 105+836;
2. SOTTOVIA OLEODOTTO NATO;
3. SOTTOVIA ENEL;
4. SOTTOVIA VALDILOCCHI;

Gli interventi previsti sulle opere d'arte, per l'installazione della nuova barriera (barriera H4 spartitraffico, prodotta da "SINA"), prevedono la demolizione del cordolo e di una porzione di soletta variabile a seconda del viadotto o opera, secondo le geometrie di progetto riportate negli elaborati specifici.

Tra le attività previste nell'ambito della sostituzione delle barriere di sicurezza è necessario per alcuni tratti il rifacimento del pacchetto di pavimentazione, il ripristino del sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma, la sostituzione delle reti di protezione attualmente installate in corrispondenza di punti critici singolari (attraversamenti della sottostante viabilità ordinaria, carreggiate separate a distanza ravvicinata, ecc).

La concessionaria riferisce che non si è resa necessaria l'acquisizione delle approvazioni ed autorizzazioni di Legge per l'installare il cantiere ed eseguire i lavori .

L'importo dei lavori a base d'appalto è di € 8.652.593,50.

L'importo relativo ai piani di sicurezza, già compreso nell'importo complessivo a base d'appalto e non soggetto a ribasso d'asta, è pari a € 142.849,01. Le somme a disposizione dell'Amministrazione ammontano ad € 1.719.537,48. I prezzi adottati sono quelli derivanti dai prezziari ANAS 2018 e da prezzi provenienti da progetti SALT già approvati. Per n. 3 prezzi, necessari all'esecuzione delle opere ma non compresi in quelli sopradetti è stata redatta apposita analisi. Le categorie delle lavorazioni

riguardano l'OG3, l'OS12A e l' OS23. Il tempo di esecuzione delle opere è di 533 giorni, come da Cronoprogramma.

Per tutti gli interventi presenti nell'odierno ordine del giorno, il Provveditore chiede ai rappresentanti di SALT S.p.A. di chiarire in base a quali valutazioni di priorità e di sicurezza siano state selezionate le opere d'arte su cui intervenire, atteso che il tratto ligure della SALT ha un'estensione di circa 60 km. La Concessionaria ha assicurato che la valutazione è stata fatta previo monitoraggio generale delle strutture di competenza condotta anche attraverso analisi qualitativa e quantitativa, come indicato all'interno della relazione di calcolo.

Il Provveditore ha ricordato che la relazione di calcolo deve essere comprensiva di tutto ciò che è solidale con le barriere, quindi tenuto conto anche della parte strutturale in c.a.

L'ing. Pentimalli ha chiesto conferma della verifica progettuale ex art. 26. (Verifica preventiva della progettazione) del D.lgs. 50/2016 che risulta essere stata eseguita da un soggetto esterno alla concessionaria.

La Concessionaria ha confermato che la stessa è stata eseguita dallo studio Malvezzi e di aver allegato il verbale della stessa al progetto e che è stata eseguita sugli elaborati e sui calcoli.

L'arch. Pintori ha chiesto delucidazioni circa l'adozione dei prezzi.

#### **ARGOMENTO N. 4**

Come quarto argomento viene esaminato il progetto esecutivo riguardante gli "*Interventi di sostituzione barriere di sicurezza in tratte alterne Lotto D da La Spezia a Pisa Nord*", proposto da SALT S.p.A., dell'importo € 39.997.877,32.

Relazionano l'affare l'ing. Pentimalli e l'arch. Pintori del Provveditorato. Assistono all'istruttoria l'ing. Buselli e l'ing. Lo Giudice di SALT S.p.A., oltre al consulente, ing. Massone (SALT S.p.A./SINA).

Dalla relazione di progetto, si ricava che circa **l'80% degli interventi interessano opere d'arte che ricadono in Toscana e per il 20% il Liguria e precisamente:**

- S. Stefano di Magra, Vezzano Ligure, Sarzana, Castelnuovo Magra, Luni, nella Provincia di La Spezia, Regione Liguria.
- Carrara, Massa, Montignoso, nella Provincia di Massa Carrara, Regione Toscana.
- Forte dei Marmi, Seravezza, Pietrasanta, Camaiore, Massarosa, Viareggio, nella Provincia di Lucca, Regione Toscana.
- Vecchiano, nella Provincia di Pisa, Regione Toscana.

Il progetto prevede la sostituzione della barriera di sicurezza in bordo laterale in entrambe le carreggiate sulla A12 Sestri Levante – Livorno, dal km 95+750 (spalla sud Viadotto FS La Spezia Parma) al km 148+136.

I lavori di progetto consistono nello smontaggio delle attuali barriere di sicurezza e nella successiva posa delle nuove barriere di sicurezza di nuova generazione, sia in rilevato che su viadotto, previa riqualificazione, ove necessario, delle strutture di supporto delle stesse.

L'intervento prevede la sostituzione di circa 71.085 metri, su rilevato e su opera d'arte, di barriere di sicurezza laterali, delle seguenti classi: H4 bordo laterale (W4), H4 bordo ponte (W5), H3 bordo laterale (W5); H2 bordo laterale (W6).

All'interno dell'intervento sono presenti i seguenti viadotti e ponti, in ordine da La Spezia a Pisa Nord:

- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| 1. Ponte Bellaso                 | 14. Viadotto Strada della Partaccia       |
| 2. Ponte Falcinello              | 15. Viadotto Fosso Ricortola              |
| 3. Ponte sul Canale Scarico      | 16. Ponte Canal Magro                     |
| 4. Ponte canale S. Michele       | 17. Ponte sul Bravino                     |
| 5. Ponte Torrente Isolone        | 18. Viadotto Viale Apua                   |
| 6. Ponte strada vicinale         | 19. Ponte su Fosso delle Prata            |
| 7. Ponte sul Canale Quadri       | 20. Ponte su Fosso del Motrone            |
| 8. Ponte sul Canale S. Lazzaro   | 21. Viadotto Argine Vecchio               |
| 9. Ponte sul Torrente Bettigna   | 22. Ponte fosso Dogaia                    |
| 10. Sottovia Palvotrisia         | 23. Viadotto Strada Provinciale Camaioire |
| 11. Ponte sul Canale degli Orti  | 24. Ponte Fosso Farabola                  |
| 12. Ponte sul Canale Acque Medie | 25. Viadotto Torre del Lago               |
| 13. Viadotto Torrente Parmignola |   |

Tra le attività previste nell'ambito della sostituzione delle barriere di sicurezza è necessario per alcuni tratti su opera d'arte il rifacimento del pacchetto di pavimentazione, il ripristino del sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma, la sostituzione delle reti di protezione attualmente installate in corrispondenza di punti critici singolari (attraversamenti della sottostante viabilità ordinaria, carreggiate separate a distanza ravvicinata, ecc.). Inoltre, nella sostituzione della barriera di sicurezza il progetto prevede il ripristino della funzionalità idraulica delle canalette presenti sulle scarpate, mediante la sostituzione sistematica degli inviti e dei primi 4 embrici oltre a quelli eventualmente danneggiati, verificandone nel contempo il tracciamento ed il corretto effluvio verso il ricettore finale (fosso di guardia).

L'installazione della barriera di sicurezza interferisce con gli impianti di segnaletica verticale e con i sottoservizi esistenti. Le soluzioni concordate sono riportate negli elaborati specifici. Non è stata necessaria l'acquisizione delle approvazioni ed autorizzazioni di Legge, necessarie ad assicurare l'immediata cantierabilità del progetto.

Le opere sono computate a corpo.

L'importo dei lavori a base d'appalto è di € 33.337.323,49 interamente a corpo, L'importo relativo ai piani di sicurezza, già compreso nell'importo complessivo a base d'appalto e non soggetto a ribasso d'asta, è pari ad € 339.327,54.

Le somme a disposizione dell'Amministrazione ammontano a € 6.660.553,83 I prezzi adottati sono quelli derivanti dai prezziari ANAS 2018 e da prezzi provenienti da progetti SALT già approvati. Per n. 4 prezzi, necessari all'esecuzione delle opere ma non compresi in quelli sopraddetti è stata redatta apposita analisi. Le categorie delle lavorazioni riguardano l'OG3, l'OS12 e l' OS23. Il tempo di esecuzione delle opere è di 615 giorni, come da Cronoprogramma.

#### **ARGOMENTO N. 5**

Come quinto argomento viene esaminato il progetto esecutivo riguardante gli *"Interventi di sostituzione barriere di sicurezza in tratte alterne Lotto B da Brugnato a La Spezia"*, proposto da SALT S.p.A., dell'importo di € 18.358.825,03.

Relazionano l'affare l'ing. Pentimalli e l'ing. De Biasio del Provveditorato. Assistono all'istruttoria l'ing. Buselli e l'ing. Lo Giudice di SALT S.p.A., oltre al consulente, ing. Massone (SALT S.p.A./SINA).

Gli interventi ricadono nei Comuni di Sestri di Levante, Casarza Ligure, Moneglia, nella Provincia di Genova e nei Comuni di Deiva Marina, Framura, Carrodano, Borghetto di Vara, nella Provincia di La Spezia, Regione Liguria.

Il progetto prevede la sostituzione delle barriere di sicurezza in spartitraffico e bordo laterale dell'Autostrada A12 Sestri Levante – Livorno dalla pk 48+892 alla pk 72+682.

I lavori di progetto consistono nello smontaggio delle attuali barriere di sicurezza e nella successiva posa delle nuove barriere di sicurezza di nuova generazione, previa riqualificazione, ove necessario, delle strutture di supporto delle stesse, sia in rilevato che su viadotto.

Si prevede la sostituzione di circa 13.595 metri di barriere, suddivisi in 10 tratte, come di seguito specificato:

Intervento 1 dalla pk 48+892 alla pk 51+664

Intervento 2 dalla pk 51+984 alla pk 52+722

Intervento 3 dalla pk 52+851 alla pk 53+384

Intervento 4 dalla pk 57+717 alla pk 58+443

Intervento 5 dalla pk 59+908 alla pk 60+836

Intervento 6 dalla pk 61+517 alla pk 61+872

Intervento 7 dalla pk 66+814 alla pk 69+189

Intervento 8 dalla pk 69+592 alla pk 70+279

Intervento 9 dalla pk 70+693 alla pk 71+259

Intervento 10 dalla pk 72+025 alla pk 72+682

I lavori in progetto consistono nella sostituzione delle barriere esistenti con barriere di sicurezza di nuova generazione di classe H4 sui viadotti, sui muri di appoggio in genere, e su rilevato.

Tutti i By-Pass che verranno sostituiti, saranno invece di classe H3.

All'interno dell'intervento sono presenti quindici opere d'arte principali: Viadotto Battana, Viadotto Petronio, Viadotto Case Nuove I, Viadotto Case Nuove II, Viadotto Valle Grande, Viadotto Rigattaio, Viadotto Bisagno, Viadotto Mezzema, Viadotto Cantoniera, Viadotto Matteranasca II, Viadotto Matteranasca III, Viadotto Matteranasca IV, Viadotto Ferriere, Viadotto Le Gronde, Viadotto Roverano. Tra le attività previste nell'ambito della sostituzione delle barriere di sicurezza è necessario per alcuni tratti il rifacimento del pacchetto di pavimentazione, il ripristino del sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma, la sostituzione delle reti di protezione attualmente installate in corrispondenza di punti critici singolari (attraversamenti della sottostante viabilità ordinaria, carreggiate separate a distanza ravvicinata, ecc.). L'installazione della barriera di sicurezza interferisce con gli impianti di segnaletica verticale e con i sottoservizi esistenti. Le soluzioni concordate sono riportate negli elaborati specifici. Non è stata necessaria l'acquisizione delle approvazioni ed autorizzazioni di Legge, necessarie ad assicurare l'immediata cantierabilità del progetto. Si rende necessario computare interamente l'intervento a corpo.

L'importo dei lavori a base d'appalto è di € 15.387.964,26, l'importo relativo ai piani di sicurezza, già compreso nell'importo complessivo a base d'appalto e non soggetto a ribasso d'asta, è pari ad € 134.622,24, le Somme a disposizione dell'Amministrazione ammontano ad € 2.970.860,77. I prezzi adottati sono quelli derivanti dai prezziari ANAS 2018 e da prezzi provenienti da progetti SALT già approvati. Per n. 4 prezzi, necessari all'esecuzione delle opere ma non compresi in quelli sopradetti è stata redatta apposita analisi. Le categorie delle lavorazioni riguardano l'OG3, l'OS11, l'OS12A e l'OS23. Il tempo di esecuzione delle opere è di 1089 giorni, come da Cronoprogramma.

## ARGOMENTO N. 6

Come sesto argomento viene esaminato l'affare riguardante il progetto esecutivo degli "Interventi di sostituzione barriere di sicurezza in tratte alterne Lotto A La Spezia a Brugnato", proposto da SALT S.p.A. dell'importo di € 14.085.119,01".

Relazionano l'affare l'ing. Pentimalli e l'ing. De Biasio del Provveditorato. Assistono all'istruttoria l'ing. Buselli e l'ing. Lo Giudice di SALT S.p.A., oltre al consulente, ing. Massone (SALT S.p.A./SINA).

Il progetto prevede la sostituzione delle barriere di sicurezza in spartitraffico dal km 74+550 al km 89+167 sull'Autostrada A12 Sestri Levante – Livorno, nel tratto compreso tra lo svincolo di Brugnato e l'interconnessione tra A12 e A15.

I lavori di progetto consistono nello smontaggio delle attuali barriere di sicurezza e nella successiva posa delle nuove barriere di sicurezza di nuova generazione, previa riqualificazione, ove necessario, delle strutture di supporto delle stesse, sia in rilevato che su viadotto.

L'intervento prevede la sostituzione di circa 12.260 metri di barriere in spartitraffico.

Attualmente lo spazio tra le due carreggiate è di m 2,10; la sezione attuale del tratto autostradale in esame è costituita da due corsie di marcia di larghezza pari a 3,75 m più due banchine di 50 cm su ambo i lati per entrambe le carreggiate.

I lavori in rilevato consistono nella demolizione dell'attuale spartitraffico e nella realizzazione, nella larghezza interna dell'attuale spartitraffico pari a 2,10 m, di un nuovo sistema di ritenuta costituito da una barriera metallica bifacciale a doppio nastro, di ingombro pari a 0.80 m, montata su una fila unica di montanti posti in asse tra le due carreggiate.

L'intervento si sviluppa in parte in rettilineo ed in parte in curva, in quest'ultimo caso il progetto prevede la canalizzazione delle acque di piattaforma, confluyente verso lo spartitraffico, all'interno di una canalina prefabbricata interrata di adeguate dimensioni a smaltire l'acqua nella rete di smaltimento esistente.

All'interno dell'intervento sono presenti undici opere d'arte principali e, precisamente

1. Viadotto VARA I;
2. Ponte Torrente CHICCIOLA;
3. Ponte Torrente GRAVEGNOLA;
4. Viadotto VARA II;
5. Viadotto VARA III;
6. Ponte CANAL GRANDE;
7. Ponte Torrente GIVONE;
8. Viadotto FONTANELLE;
9. Ponte Torrente USURANA;
10. Viadotto PIANA BATTOLLA;
11. Ponte Torrente RI.

Oltre alle opere sopra elencate sono presenti 5 opere minori per l'attraversamento di viabilità o corpi idraulici minori che sono state realizzate tramite impalcati da ponte che dal punto di vista dell'intervento di progetto previsto sono state trattate come le opere principali e sono:

1. Ponte SP BRUGNATO;
2. Sottovia SP DI CEPARANA;
3. Sottovia CAVANELLA VARA;
4. Sottovia S. REMIGIO;
5. Ponticello RIO CANALETTO

Gli interventi previsti sulle opere d'arte sono di tre tipi:

- il primo tipo costituito da due carreggiate separate prevede la modifica del cordolo sul margine sinistro di ciascuna delle carreggiate necessaria al montaggio delle barriere di progetto, l'intervento prevede il taglio del cordolo e la demolizione di parte della soletta fino all'ala della prima trave per effettuare la ricostruzione necessaria a integrare armatura al lembo inferiore e superiore della soletta e del cordolo per sopportare i carichi di progetto.
- Il secondo tipo riguarda le opere aventi allo stato di fatto il giunto di dilatazione simmetrico rispetto alla mezzera delle due carreggiate. L'intervento in progetto prevede per l'impalcato su cui non è montata la barriera il taglio di parte del cordolo a circa 29 cm dal giunto nella sezione corrente. Per l'impalcato su cui è montata la barriera il taglio del cordolo, la demolizione completa di una porzione di soletta variabile a seconda del viadotto, la successiva ricostruzione della soletta e del cordolo secondo le geometrie di progetto riportate negli elaborati specifici in modo da integrare i quantitativi di armatura sia al lembo superiore, sia al lembo inferiore in modo da sopportare le sollecitazioni indotte dalle nuove barriere sia per la combinazione di carico eccezionale, che considera l'urto del veicolo sulla barriera, sia per la combinazione di carico fondamentale.
- Il terzo tipo riguarda le opere che allo stato di fatto hanno il giunto di dilatazione asimmetrico rispetto alla mezzera delle due carreggiate. L'intervento previsto per le opere con giunto asimmetrico risulta del tutto simile a quello previsto per le opere del secondo tipo per quanto riguarda le geometrie di progetto, si differenzia nella fase di demolizione in cui il taglio del cordolo dell'impalcato su cui non viene installata la barriera è ridotto a 8 cm.

Tra le attività previste nell'ambito della sostituzione delle barriere di sicurezza si rende necessario per alcuni tratti il rifacimento del pacchetto di pavimentazione, il ripristino del sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma, la sostituzione delle reti di protezione attualmente installate in corrispondenza di punti critici singolari (attraversamenti della sottostante viabilità ordinaria, carreggiate separate a distanza ravvicinata, ecc.).

Non è stata necessaria l'acquisizione delle approvazioni ed autorizzazioni di Legge, necessarie ad assicurare l'immediata cantierabilità del progetto.

Le opere sono computate a corpo.

L'importo dei lavori a base d'appalto è di € 11.783.817,21 e l'importo relativo ai piani di sicurezza, già compreso nell'importo complessivo a base d'appalto e non soggetto a ribasso d'asta, è pari ad € 141.557,91.

Le Somme a disposizione dell'Amministrazione ammontano ad € 2.301.301,80, i prezzi adottati sono quelli derivanti dai prezziari ANAS 2018 e da prezzi provenienti da progetti SALT già approvati. Per n. 3 prezzi, necessari all'esecuzione delle opere ma non compresi in quelli sopraddetti è stata redatta apposita analisi. Le categorie delle lavorazioni riguardano l'OG3, l'OS12A e l' OS23. Il tempo di esecuzione delle opere è di 1169 giorni, come da Cronoprogramma.

Esaurita la presentazione dei 4 progetti analoghi, ha luogo la discussione dei componenti del CTA.

La Società concessionaria garantisce che le barriere tengono conto della tipologia di strada e del volume di traffico pesante.

L'arch. Pintori chiede chiarimenti sull'adozione dei nuovi prezzi indicati e il Comitato ne prende atto.

Il prof. Troilo chiede i dati riferiti all'incidenza della mano d'opera, la Concessionaria riferisce che la stessa incide del 25,34%, circa.

Nei considerato che precedono, il parere del Comitato tecnico amministrativo reso sugli ultimi quattro elaborati progettuali sottoposti per esame.

**Il Presidente si impegna a trasmettere, tempestivamente, ai relatori il verbale della seduta come traccia da essere ampliata e dettagliata con l'inserimento delle valutazioni delle singole commissioni relatrici e per l'inserimenti dei quadri economici.**

**Esaurita la discussione e richiesto se ci sono ulteriori interventi, il Presidente rileva il consenso dei presenti sul complesso delle osservazioni riportate nel presente verbale e pertanto la presente adunanza è aggiornata**

La seduta termina alle ore 13:10.

**IL SEGRETARIO**

*Rag. Daniela Piccitto*



**IL PRESIDENTE**

*Dott. Arch. Roberto Ferrazza*

