

1'ultimora

dal Comune di Bagno a Ripoli

Febbraio 2007

Numero 11

Terza Corsia dell' A1: i primi risultati, le nostre richieste



I PRIMI RISULTATI

Nell'agosto 2006 e, a seguire nel novembre 2006, la Società Autostrade ha presentato alla nostra Amministrazione le attese Integrazioni allo studio di impatto ambientale richieste dal Ministero dell'Ambiente.

In tale documento sono contemplati nuovi interventi e nuove proposte progettuali che recepiscono, come esposto di seguito, alcune delle osservazioni e istanze presentate con un unico, importante atto – sintesi di proficue strategie intercomunali – dalle Amministrazioni di Bagno a Ripoli, Rignano sull'Arno e Incisa Valdarno. A onor del vero va precisato che l'iter progettuale relativo alla realizzazione della Terza Corsia non prevede che gli Enti Locali abbiano contatti diretti con la Società Autostrade: nostro interlocutore privilegiato – e con il quale costanti e produttivi sono stati i contatti e gli incontri – è la Regione Toscana. Quest'ultima ha fatto proprie le richieste delle tre Amministrazioni, integrandole e presentandole al Ministero

dell'Ambiente; che, a sua volta, le ha girate alla Società Autostrade. Un percorso complesso che ha comunque portato a risultati apprezzabili, ottenuti, vogliamo ricordarlo, a fronte dello storico accordo all'interno del Consiglio Comunale del 25 ottobre 2005 grazie al quale l'Ordine del Giorno sulla III Corsia è stato approvato all'unanimità (cfr. scheda allegata n. 2)!

Un documento che ha inoltre sintetizzato le proposte utili, praticabili e ragionevoli dei cittadini, a dimostrazione della validità di un concetto di partecipazione attivo e aperto al confronto.

La collaborazione tra tutte le parti in causa (Enti, Regione, associazionismo, privati) ha portato quindi alle seguenti prime conquiste:

Un nuovo progetto di tracciato – la soluzione presentata, come su nostra richiesta, prevede di realizzare l'ampliamento esclusivamente lato carreggiata nord (a monte), evitando quindi l'avvicinamento della sede autostradale verso il complesso ospedaliero di Ponte a Niccheri e l'abitato di Antella Zona parcheggio Ospedale

S. Maria Annunziata – la scelta di non avvicinarsi all'ospedale di S. Maria Annunziata garantirà il mantenimento della cortina di alberi posta sul fianco dell'autostrada, di non ridurre il parcheggio dell'ospedale e di non demolire gli edifici posti in prossimità del cancello di villa Pedriali. E soprattutto eviterà di incidere negativamente sulla qualità della vita dei degenti.

Zona di Antella – tra le ottimizzazioni effettuate in questo tratto è stata la modifica d'asse che interessa anche l'ospedale; lo spostamento verso monte, libera in effetti verso valle una striscia di terreno in grado di accogliere terrapieni tali da risolvere l'impatto verso l'abitato di Antella in maniera più morbida che nel progetto precedente. La soluzione attuale potrebbe portare alla realizzazione di un ulteriore terrapieno, modulato secondo gli ostacoli circostanti, atto a realizzare dune in terra con pendenze dolci, e con funzioni di schermo acustico ed estetico/ambientale, con il mantenimento anche delle alberature monumentali esistenti. La più importante e nuova soluzione presentata è però sicuramente quella della galleria artificiale, lunga circa 200 mt., e finalizzata a ottimizzare l'inserimento paesaggistico – ambientale e la protezione acustica. Questo manufatto, che inizia in corrispondenza di un'ampia zona verde e termina in corrispondenza con l'attraversamento di via Romanelli, oltre a ottemperare alle nostre richieste e a quelle del Ministero dell'Ambiente in termini di inserimento percettivo, protezione acustica e contenimento delle emissioni inquinanti, costituisce un elemento di valorizzazione urbanistica in quanto mette in relazione il parcheggio, gli orti urbani e la viabilità ordinaria; senza tralasciare la realizzazione di un giardino pensile quale copertura della galleria stessa, dotato di un'area giochi e un percorso pedonale. Il giardino sarà raggiungibile per mezzo di una rampa orizzontale che parte dal parcheggio presso via Romanelli e da una seconda rampa posta all'estremità occidentale del parcheggio stesso. Area di servizio Chianti – la nuova proposta prevede la riduzione degli scavi e della deviazione di via Peruzzi, ottenuta a seguito del ridisegno del piazzale dell'area di servizio sud, mirato a

minimizzarne la dimensione trasversale. Tale riduzione verrà raggiunta portando da due a una le file di sosta dei mezzi pesanti e redistribuendo in maniera razionale le aree di sosta. Verrà inoltre migliorata l'apertura verso l'esterno, da attuarsi sia con il collegamento diretto tra area di servizio e la prospiciente Villa Monna Giovannella, e la realizzazione di un parcheggio esterno a servizio della viabilità ordinaria. La rettifica del tracciato di via Peruzzi, che elimina una curva in corrispondenza dell'ingresso alla villa, consentirà inoltre di dotare entrambi i lati del suddetto tratto di strada di marciapiedi. Sempre la nuova proposta comporterà il miglioramento della viabilità locale di attraversamento dell'autostrada, la realizzazione di un nuovo parcheggio per i dipendenti, nonché una ricostruzione e modellazione paesaggistica della zona impegnata dal nuovo parcheggio esterno e dall'area residuale verso Antella.

LE NOSTRE RICHIESTE

La nostra Amministrazione, pur soddisfatta di quelle che abbiamo definito le prime conquiste, è consapevole che la pregevolezza del territorio ripolese, la necessità di conservarne la ricchezza storica, ambientale ed artistica, e l'onere di migliorare il livello di qualità della vita della popolazione che per oltre 60 anni ha subito le pesanti conseguenze ambientali della presenza dell'autostrada, ci impone ulteriori sforzi, già concretizzati nel documento che, congiuntamente ai Comuni di Rignano e Incisa, abbiamo inviato in data 13.12.2006 alla Regione Toscana, Settore Valutazione Impatto Ambientale, Al Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio, Direzione Generale per la salvaguardia ambientale e al Ministero per i beni e le attività culturali, Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici, in cui, come prima cosa richiediamo l'estensione a circa 1 km di lunghezza della nuova galleria di Antella. Documento che riportiamo qui di seguito per intero per quanto concerne le osservazioni del nostro Comune:

1. Considerazioni di carattere generale. Come già osservato in precedenza, si evidenzia la mancanza di uno studio analitico-diagnostico del paesaggio lungo il corridoio interessato dal tracciato autostradale. A tale proposito si riportano alcuni passaggi contenuti nelle osservazioni precedenti: "La disponibilità dello studio analitico-diagnostico del paesaggio, che dovrebbe considerare i rapporti della infrastruttura con il territorio limitrofo al fine di favorirne l'integrazione e di mitigare gli impatti ambientali, consentirebbe di definire adeguatamente la sistemazione delle aree di interfaccia e, in modo particolare, di quelle, limitrofe alla piattaforma autostradale, che

saranno "comunque" investite dai lavori per la costruzione della terza corsia." Pure apprezzando il miglioramento di alcune sistemazioni paesaggistiche delle aree limitrofe alla carreggiata stradale, si chiede pertanto che le soluzioni progettuali risultino più coerenti con le specificità ambientali e paesaggistiche del paesaggio rurale ripolese.

2. Considerazioni relative ai punti critici del territorio comunale che non risultano interessati dalle integrazioni e/o modifiche al progetto originario.
 - 2.1. Viadotto sull'Ema e viabilità di cantiere: il progetto originario non risulta modificato dalle integrazioni. Si riporta il testo delle osservazioni formulate con il documento del 28.09.2005: "stante la problematicità del traffico nel nodo di Ponte a Ema (anche in previsione della prossima realizzazione della variante alla SRT 222 Chiantigiana) e stante la sua delicatezza di porta di accesso all'Ospedale di Ponte a Niccheri, si ritiene indispensabile approfondire lo studio di tutto il nodo, onde verificare preventivamente le condizioni di traffico che si verrebbero a creare, soprattutto nelle ore di picco, con la creazione delle piste di cantiere e con l'uso della viabilità esistente per fini cantieristici."
 - 2.2. Campo base: il progetto originario non risulta modificato dalle integrazioni. Si riporta il testo delle osservazioni formulate con il documento del 28.09.2005: "stante l'ampiezza del campo base e l'uso intensivo previsto al suo interno per la durata dei lavori, si prefigura la trasformazione di un'area agricola di grande pregio paesaggistico in un'area urbanizzata che non troverà più la sua conformazione attuale. L'ubicazione appare casuale e non condivisibile nell'ambito della pianificazione territoriale comunale. Si chiede pertanto di rivedere detta ubicazione in accordo con l'Amministrazione Comunale e in coerenza con gli obiettivi programmatici di quest'ultima." Si chiede comunque che:
 - il perimetro del campo base sia ritagliato in modo coerente con le tessiture territoriali della zona interessata;
 - detto perimetro sia equipaggiato con elementi idonei, naturali o artificiali, capaci di mimetizzare l'impatto visuale del campo base;
 - i movimenti di terra e le sistemazioni morfologiche, pur provvisorie, siano concepite, per quanto possibile, secondo criteri di coerenza con il contesto territoriale di riferimento;
 - la viabilità di accesso utilizzi al massimo livello possibile tracciati di strade esistenti.
 - 2.3. Collegamento Chiesa di San Giorgio – cimitero: il progetto originario non risulta modificato dalle integrazioni. Si riporta il testo delle osservazioni

formulate con il documento del 28.09.2005: "il collegamento previsto in sovrappasso dovrà consentire gli attraversamenti carrabili, come avviene allo stato attuale." Si riporta altresì il testo delle osservazioni formulate con il documento del 20.06.2006: "Stante la necessità di mantenere un agevole collegamento carrabile e pedonale tra la Chiesa di San Giorgio e il cimitero, si chiede di:

- evitare la realizzazione di tratti viari palesemente incongrui con la semiologia dei luoghi;
- evitare la realizzazione di tratti viari che presuppongano alte pilastrature di sostegno nella parte a valle;
- verificare la possibilità di realizzare un unico sovrappasso (pedonale e carrabile) in posizione intermedia rispetto ai due distinti attraversamenti proposti, ovvero, in caso di impossibilità tecnica, prevedere un attraversamento pedonale a sud e un attraversamento carrabile a nord del cimitero (così come previsto nella proposta presentata, depurata però dei tratti stradali ad uso dei treni lame);
- prevedere "comunque" una piccola zona di sosta veicolare in corrispondenza del cimitero prima dell'attraversamento pedonale."

- 2.4. Tratto Osteria Nuova – San Donato: il progetto originario non risulta modificato dalle integrazioni. Si riporta il testo delle osservazioni formulate con il documento del 28.09.2005: "dovranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti per abbattere l'inquinamento acustico già elevato allo stato attuale, anche in relazione agli insediamenti sparsi ubicati alle quote più elevate rispetto all'autostrada (caratteristiche costruttive dell'opera, barriere fonoassorbenti, alte e ampie barriere vegetali)."
- 2.5. Gallerie di San Donato: il progetto originario non risulta modificato dalle integrazioni. Si riporta il testo delle osservazioni formulate con il documento del 28.09.2005: "si dovrà approfondire il funzionamento della viabilità locale, connessa alla viabilità di cantiere e in parte utilizzata per fini cantieristici, onde evitare disfunzioni agli spostamenti lungo la viabilità ordinaria. Si dovranno inoltre concordare preventivamente interventi di bonifica e di ripristino territoriale, paesaggistico e ambientale dei luoghi interessati dai lavori e dai due cantieri (cantiere di betonaggio all'imbocco e cantiere lavori galleria nord)." E poi ancora, nel punto intitolato "aspetti relativi al cantiere": "I lavori in oggetto dovranno approfondire gli aspetti della cantierizzazione delle operazioni, allo scopo di limitare al minimo i disagi per la viabilità della zona interessata dai lavori e conseguentemente per la popolazione locale. In particolare si richiede quanto segue:
 1. la movimentazione dei materiali di

scavo e di riporto dovrà avvenire esclusivamente attraverso le piste realizzate all'interno dell'ampliamento del tracciato autostradale;

2. la movimentazione dei materiali pregiati (sottofondi e conglomerati) provenienti dalle cave poste in provincia di Arezzo, dovrà avvenire in Autostrada, limitando al minimo la percorrenza dei mezzi di trasporto sulla viabilità locale;

3. il progetto esecutivo dei lavori dovrà prevedere che i lavori di ampliamento saranno organizzati in modo tale da sopportare comunque il traffico autostradale, escludendo quindi l'uso alternativo della viabilità locale;

4. si dovrà inoltre concordare con le Amministrazioni Comunali un piano dettagliato delle operazioni di cantiere che interessano le infrastrutture di quest'ultime (viabilità, fognature, acquedotti, ec.), in modo da ridurre al minimo le ricadute sulla vita delle popolazioni locali."

Si ritiene comunque che la viabilità di cantiere prevista tra l'imbocco nord della galleria di San Donato e il cantiere con impianto di betonaggio non debba comportare trasformazioni alla viabilità storica esistente (in particolare alla Vecchia Aretina) e che debba essere concordata una soluzione diversa con gli uffici comunali.

3. Considerazioni relative ai punti critici del territorio comunale per le quali si prevedono integrazioni e/o modifiche al progetto originario che meritano ulteriori attenzioni.

3.1. Area di servizio Chianti: con riferimento alla tavola contenente le "ottimizzazioni progettuali" (cod. elaborato AUA101-302) si osserva quanto segue:

- opportunità di valorizzare l'accesso a Villa Monna Giovannella dalla Stazione di servizio Chianti, evitando la localizzazione frontale dell'area di parcheggio ed enfatizzando le visuali sulla facciata;

- inopportunità delle due rotatorie ai lati di Villa Monna Giovannella, palesemente incongrue con i caratteri storicizzati della viabilità locale;

- necessità di spostare o rendere meno invasivo il parcheggio contrassegnato con il n.11, che allo stato attuale del progetto risulta troppo vicino alle abitazioni unicate a valle della strada;

- si chiede la destinazione dei due grandi edifici di nuova previsione, ubicati a monte e a valle della carreggiata autostradale, all'interno dell'area di servizio.

3.2. Galleria artificiale Antella: con riferimento alla tavola contenente le "ottimizzazioni progettuali" (cod. elaborato AUA102-1), pur con il vivissimo apprezzamento per la previsione di una galleria artificiale con lunghezza di circa 200 ml., si osserva quanto segue:

- necessità di estendere la galleria artificiale fino a proteggere le abitazioni più prossime alla carreggiata autostradale;

- necessità di rivedere il tratto di Via Romanelli che passa sopra la galleria, soprattutto nella rampa di salita da valle: qui, infatti, il progetto prevede un terrapieno che elimina il giardino esistente e che costituisce una barriera inaccettabile per le abitazioni immediatamente prossime. Si chiede di studiare una diversa soluzione per l'attraversamento della galleria, ovvero una diversa soluzione viaria secondo le due ipotesi seguenti:

- deviazione di Via Romanelli a monte della galleria artificiale, fino a raccorderla con il sottopasso esistente in direzione Firenze Sud e con la realizzando nuova zona industriale. In questo caso il collegamento tra il tratto di Via Romanelli a valle della galleria e la galleria stessa potrebbe essere di tipo pedonale e potrebbe essere realizzato tramite rampe e/o scale parallele alla galleria, lato valle;

- deviazione di Via Romanelli verso Via Lavagnini subito dopo l'attraversamento della galleria artificiale, con eventuale raccordo alla viabilità di monte della realizzando zona industriale. Anche in questo caso il collegamento tra il tratto di Via Romanelli a valle della galleria e la galleria stessa potrebbe essere di tipo pedonale e potrebbe essere realizzato tramite rampe e/o scale parallele alla galleria, lato valle.

- necessità di prevedere una sistemazione a verde della copertura della galleria artificiale più consona ai caratteri paesaggistici della zona.

4. Considerazioni sugli aspetti ambientali.

4.1 Rumore – fasce di pertinenza (cod. elaborato AUA202 allegato 2 - allegato3) Sono state attribuite delle fasce di pertinenza strade statali esistenti "A" e "B" a delle strade che non presentano tale categoria. In particolare:

- "Via dell'Antella" e "Via Peruzzi" entrambe sono strade Comunali.

- "Strada Aretina per San Donato" (S.P.1) e "via Chiantigiana" (S.R.222) non sono strade statali. Le suddette individuazioni determinano l'attribuzione di fasce di pertinenza acustica "A" e "B" non in linea da quanto previsto con la normativa.

4.2 Rumore – impatto SP1 (cod. elaborato AUA202 allegato3) Lo studio attribuisce a molti ricettori un valore di impatto determinato dalla SP.1 benché gli stessi siano ubicati in aree a notevole distanza dalla suddetta strada provinciale (Allegato 3). Lo studio acustico sembra indicare via Peruzzi e via dell'Antella come "prosecuzione" della SP.1, tale eventuale analisi risulta non esatta in quanto la SP. 1 in prossimità della frazione di Osteria Nuova prosegue in direzione Bagno a Ripoli – Capoluogo e non verso Antella/Ponte a Niccheri.

4.3 Rumore - Ricettori fuori delle fasce di pertinenza autostradale (cod. elaborato AUA202) I ricettori posti ad una distanza compresa tra i 250 metri e i 500 metri sono stati considerati nello studio di impatto acustico (allegato2, allegato 3, allegato 4). Non sono stati però evidenziati i superamenti dei limiti di zona, benché esistenti, né la proposta progettuale dei conseguenti interventi di mitigazione necessari.

4.4 Rumore - Loc. Gambaccina (cod. elaborato AUA202 punto 3.4.3) Al punto AUA202 punto 3.4.3 è stato indicato l'innalzamento di una barriera presso la "Loc. La Gambaccina", dalla verifica delle tavole degli interventi non risulta inserita nessuna barriera acustica in tale località.

4.5 Rumore - Cantieri Fissi (cod. elaborato AUA202 punto 3.4.3 punto 4.1) Il cantiere con impianto di betonaggio nei pressi di San Donato dovrà essere provvisto di sistemi di mitigazione tali da garantire il rispetto dei limiti normativi dei ricettori prossimi allo stesso. I ricettori prossimi subiscono una elevata concorrenza di impatti negativi (polveri, rumore, viabilità di cantiere).

4.6 Monitoraggio Ambientale (cod. elaborato AUA204) Appare opportuno che venga presentato un piano di monitoraggio organico e in coerente con le "linee guida del progetto di monitoraggio ambientale (PMA)" di cui alla L.443/2001.

4.7 Riutilizzo terre (cod. elaborato AUA103 punto 2.5) L'eventuale riutilizzo di terre provenienti da aree soggette a procedura di bonifica dovrà essere attentamente valutato e autorizzato coerentemente con i progetti di bonifica.

4.8 Polveri (cod. elaborato AUA 201) Non sono adeguatamente sviluppate le problematiche connesse alla produzione di polveri prodotte in corso d'opera. In particolare appare necessario un approfondimento in merito al cantiere con impianto di betonaggio nei pressi di San Donato e delle strade di accesso allo stesso.

4.9 Risorse idriche: "aspetti relativi alla tutela delle risorse idriche e al rapporto con gli impianti di smaltimento delle acque:" (nei documenti visionati [AUA103 – AUA 201 – AUA 202 – AUA 204] non sono affrontati i presenti argomenti) *In conclusione, a seguito di queste osservazioni di carattere generale e visto lo spostamento a monte dell'asse stradale, riteniamo doveroso impegnarci affinché trovino attenzione e risposte da parte della Società Autostrade, quelle osservazioni specifiche e di dettaglio avanzate da singole imprese e cittadini, consci che per raggiungere nuovi e proficui risultati saranno necessari il dialogo interistituzionale, la disponibilità al confronto e una matura collaborazione priva da interessi particolaristici, ma finalizzata al bene comune.*

Ordine del giorno in merito alla III corsia dell'Autostrada A1 APPROVATO ALL'UNANIMITÀ IL 27 OTTOBRE 2005

IL CONSIGLIO COMUNALE DI BAGNO A RIPOLI in merito alla valutazione dell'impatto ambientale relativo al progetto di ampliamento autostradale (III corsia) presentato dalla Società Autostrade e in riferimento alle iniziative del Consiglio, del Sindaco e della Giunta, volte a dare un'ampia informazione ai cittadini, presupposto di una scelta proficua e partecipata,

RITIENE che i problemi relativi alla III corsia siano un caso particolare che discende da uno sviluppo distorto che ha fatto perno sul trasporto su gomma, trascurando la mobilità su rotaia e non sviluppando le possibilità offerte dal trasporto marittimo (le cosiddette autostrade del mare). ESPRIME un giudizio negativo sul progetto sopra ricordato, giudicandolo insufficiente e inadeguato a risolvere i problemi che già ora affliggono il territorio di Bagno a Ripoli e che pertanto va modificato secondo criteri e interventi che verranno di seguito sintetizzati.

È CONVINTO ALTRESÌ che il dibattito aperto sulla III corsia costituisce oggi un'occasione per intervenire apportando miglioramenti alla precaria situazione esistente, per superare e avviare a soluzione i problemi ambientali: l'incremento complessivo del traffico, l'inquinamento acustico e chimico, il vulnus inferto al paesaggio in particolare nelle località di Antella, Osteria Nuova, Ponte a Ema, Ponte a Niccheri, e soprattutto per modificare il progetto della Società Autostrade che, non è ozioso ripeterlo, presenta gravi insufficienze che in molti casi aggraverebbero la già critica situazione attuale.

APPREZZA le iniziative del Consiglio, del Sindaco, della Giunta e quelle messe in atto dai cittadini, singolarmente o attraverso organizzazioni di base, volte ad informare e responsabilizzare la comunità. E soprattutto il documento elaborato dai Comuni di Bagno a Ripoli, Incisa e Rignano e sottoscritto dai rispettivi Sindaci.

AUSPICA che i gruppi consiliari e le forze politiche promuovano iniziative, incontri, interrogazioni al Ministro dell'Ambiente e al Ministro delle Infrastrutture a sostegno delle istanze e delle richieste dei Comuni e dei cittadini per cambiare il progetto presentato dalla Società Autostrade.

CHIEDE al Sindaco e alla Giunta di considerare fondamentali e inderogabili le seguenti modifiche al progetto che l'Amministrazione si impegna a sostenere nel loro complesso:

- Santa Maria Annunziata: modificare il tracciato affinché sia il più distante possibile dall'ospedale;
- applicare presso i tre centri abitati di Ponte a Ema, Antella ed Osteria Nuova tutte le misure e le tecnologie oggi in possesso per ridurre drasticamente l'impatto ambientale, acustico, vibratorio ed atmosferico attraverso anche gallerie di tipo artificiale;
- concordare la realizzazione del campo base individuandone la dislocazione più opportuna; rivedere l'ipotesi di realizzare una strada di servizio per gli spazzaneve a Osteria Nuova;
- attenzione a non stravolgere la viabilità secondaria (strade, strade vicinali, ponti e quant'altro), mantenendola il più possibile congrua alle esigenze della cittadinanza;
- nella realizzazione della nuova galleria di San Donato, dovranno essere ricercate tutte le soluzioni idonee per lenire al massimo l'impatto ambientale e idrogeologico;
- creare fin dall'inizio dei lavori un osservatorio che sia in grado di rilevare costantemente l'inquinamento acustico e atmosferico prodotti dal traffico autostradale prima e dopo l'allargamento, di vigilare sull'avanzamento dell'opera e in grado di poter intervenire tempestivamente in tutta la fase tecnica di realizzazione del nuovo tracciato, oltre che negli aspetti giuridici più delicati quali gli espropri e la tutela dei diritti della cittadinanza di Bagno a Ripoli nel rispetto della normativa vigente.

SI INVITANO altresì il Sindaco e la Giunta a trasmettere le predette richieste al Presidente della Regione Toscana, al Ministro dell'Ambiente e al Ministro delle Infrastrutture affinché le sostengano nelle sedi opportune.

Nell'ipotesi in cui venissero disattesi i punti fondamentali, IMPEGNA il Sindaco a informare il Consiglio che verrà convocato per discutere in merito.

Approvato All'unanimità Dal Consiglio Comunale di Bagno a Ripoli nella seduta del 27 Ottobre 2005

Presenti Tutti I Gruppi Consiliari:

Alleanza Nazionale, Comunisti Italiani, Democratici Di Sinistra,

DI La Margherita-uniti Nelfulivo,

Forza Italia, Rifondazione Comunista, Verdi

COMUNE DI BAGNO A RIPOLI piazza della Vittoria 1 - 50012 Bagno a Ripoli
ultimora@comune.bagno-a-ripoli.fi.it

Telefono 055.6390.1 - Fax 055.6390.210

REDAZIONE: Marina Ristori, Antonella Biliotti, Gabriele Danesi, Enrico Zoi

CENTRO ABITATO ANTELLA

VECCHIO PROGETTO

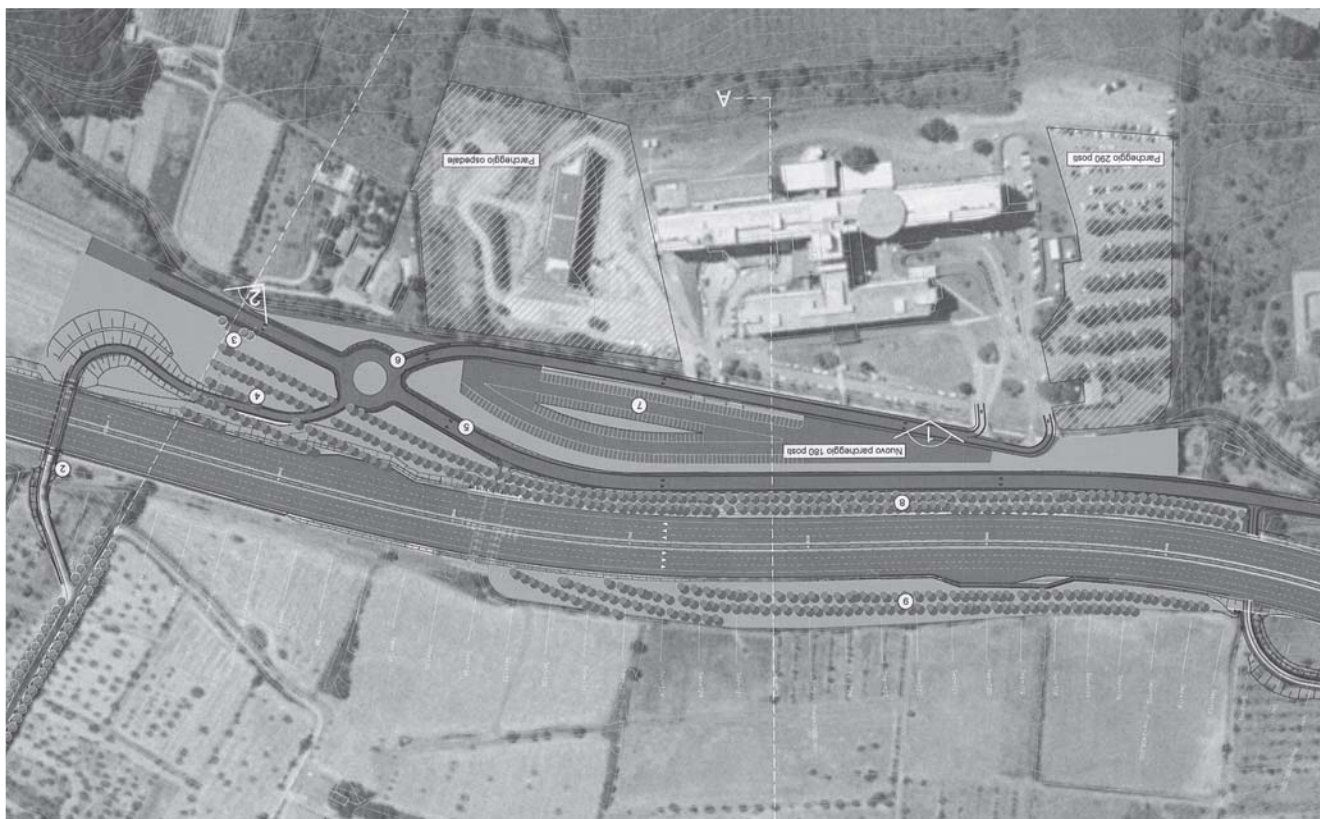


VARIANTE - LA NUOVA GALLERIA



OSPEDALE DI PONTE A NICCHERI

VECCHIO PROGETTO



VARIANTE

