

ARPAT - Area Vasta Costa – Dipartimento di LIVORNO
Settore Supporto Tecnico
Via Marradi, 114 - 57126 Livorno

N. Prot Vedi segnatura informatica cl. Cl: LI.01.25.07/526.1 Del 07.07.2026 a mezzo: PEC

A COMUNE DI LIVORNO
Dipartimento Assetto del Territorio
SETTORE URBANISTICA, PROGRAMMI COMPLESSI E RIGENERAZIONE URBANA
comune.livorno@postacert.toscana.it

Oggetto: Piano di Gestione del Traffico Urbano (PGTU), Verifica di assoggettabilità a V.A.S. ai sensi dell'art. 22 della L.R 10/2020 e s.m.i.i. Contributo tecnico istruttorio di ARPAT

Riferimenti: Richiesta del COMUNE DI LIVORNO Dipartimento Assetto del Territorio SETTORE URBANISTICA, PROGRAMMI COMPLESSI E RIGENERAZIONE URBANA prot. 0076772/2026 del 09/06/2026, Prot ARPAT n° 0047646 del 09/06/2026

Documentazione esaminata

Piano Generale del Traffico Urbano (PGRT) del Comune di Livorno (LI).
Rapporto preliminare di verifica di assoggettabilità a VAS del marzo 2026- C65PR033 Fase III – Proposta di piano
Rapporto preliminare di verifica di assoggettabilità a VAS C65PR033 - Relazione generale

Aspetti di competenza (su cui ci si esprime):

- Rifiuti, Acque meteoriche e reflue, Qualità dell'aria, Rumore, Suolo, Ecosistemi e Paesaggio.

Normativa di riferimento:

- D.Lgs. 152/2006 e smi

Indicazione delle strutture che hanno collaborato all'elaborazione del contributo:

- Supporto tecnico del Dipartimento di Livorno
- Settore Agenti Fisici AVL
- CRTQA

Premessa

Nel rapporto preliminare di verifica di assoggettabilità a VAS il Proponente descrive, al capitolo 6 il quadro ambientale di riferimento analizzando le componenti: Aria e inquinamento atmosferico e cambiamenti climatici, Acqua e risorse idriche, Suolo, Biodiversità, Paesaggio, Rumore, Popolazione e salute umana.

Il capitolo 9 del medesimo documento prende in esame le previsioni degli impatti del PGTU sulle singole componenti ambientali, sociali ed economiche riportando mediante apposite matrici di valutazione le caratteristiche degli impatti sulle stesse componenti.

Qualità dell'Aria

La presente valutazione è mirata principalmente ad accertare la coerenza della documentazione presentata con la pianificazione relativa alla qualità dell'aria e la corretta descrizione del quadro ambientale di riferimento per la matrice atmosfera.

Per il rapporto preliminare di verifica di assoggettabilità a VAS sono state esaminate in particolare le sezioni 6.1 e 6.1.1. relative rispettivamente a "Aria e inquinamento atmosferico" e "cambiamenti climatici" e la sezione di coerenza del quadro di riferimento programmatico e pianificatorio in particolare con il PRQA "Piano regionale per la qualità dell'aria" paragrafo 7.2 e con il PAC "Piano di azione comunale per la qualità dell'aria" paragrafo 7.7.

Si rileva quanto segue:

- Nel paragrafo 7.2 è presente il seguente refuso: "Per il Comune di Montevarchi la coerenza con il PRQA implica [...]" - - - -

Nel paragrafo 7.7 è riportato il seguente riferimento al PAC di Livorno: "Il Piano d'Azione per la qualità dell'aria è stato approvato con D.G.C. n.319 del 28 Giugno 2016" mentre sul sito del Comune di Livorno risulta la presenza di un documento di aggiornamento approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 719 del 3 novembre 2023 : "Piano d'Azione comunale per la qualità dell'aria-aggiornamento 2023" https://www.comune.livorno.it/it/documenti_pubblici/piano-d-azione-della-qualita-dell-aria-pacno d'Azione della qualità dell'aria (PAC) - Città di Livorno Si raccomanda pertanto di far riferimento al documento aggiornato.

Per una completa rappresentazione del quadro ambientale, oltre alle misure di qualità dell'aria relative al 2024 della rete regionale, dovrebbero essere presi in considerazione i dati emissivi presenti nell'inventario regionale delle emissioni in atmosfera IRSE 2019 per il Comune di Livorno con il contributo dei diversi comparti alle emissioni degli inquinanti principali ed i loro trend negli anni.

Inoltre, IRSE 2019 contiene i dati di emissione dei gas serra, sempre suddivisi nei comparti emissivi, con i quali è possibile integrare le valutazioni di cui al paragrafo 6.1.1 relativo ai cambiamenti climatici

Per quanto riguarda i dati di qualità dell'aria, e soprattutto il confronto con i limiti di legge, si segnala che nella citata "Relazione annuale sullo stato della qualità dell'aria nella Regione Toscana relativa al monitoraggio 2024" è riportato per ogni inquinante un paragrafo relativo al confronto degli indicatori con i limiti della Direttiva (UE) 2024/2881 che sarà recepita in Italia entro l'anno corrente. Anche se i nuovi limiti previsti dovranno essere rispettati nel 2030 è opportuno che vengano fin da subito tenuti presenti nella pianificazione dal momento che alcuni di essi sono ancora lontani dai valori attualmente registrati. Si suggerisce pertanto di integrare il quadro ambientale relativo alla qualità dell'aria con il confronto con i nuovi limiti.

Rumore

ESAME DEI CONTENUTI DELLA DOCUMENTAZIONE

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) si prefigge i seguenti obiettivi specifici:

- OB.1) Il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta).
- OB.2) Il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali).
- OB.3) La riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico.
- OB.4) Il risparmio energetico.

Il piano propone anche le seguenti strategie di sviluppo:

- St.1) Classifica funzionale delle strade e regolamento viario

St.2) Efficientamento della rete di traffico Pubblico Locale urbana

St.3) Fluidificazione del traffico e miglioramento della sicurezza stradale con focus sull'asse viario di Piazza del Pamiglione e Piazza Mazzini e sui riverberi sulla circolazione veicolare nel comparto del nuovo ospedale.

St.4) Mobilità dolce dal PUMS al PGTU

St.5) Sosta e cerniere di mobilità

St.6) Percorsi e aree pedonali

St.7) Livorno smart City: piano della mobilità elettrica

St.8) Logistica urbana delle merci

St.9) Mobilità turistica Il piano si prefigge anche vari obiettivi di sostenibilità ambientale, tra i quali, i seguenti riguardanti la riduzione dell'inquinamento acustico:

OSA 20) ridurre il rumore ambientale laddove necessario e conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona.

OSA 21) Abbassare i livelli di rumore tramite la riduzione della densità e la moderazione della velocità del traffico a 30 Km/h

OSA 22) Incentivare la pedonalizzazione, la ciclabilità e la diffusione di veicoli elettrici

OSA 23) Proteggere dall'inquinamento acustico non solo la popolazione ma anche la fauna selvatica e gli habitat

La proposta di piano elenca gli interventi pianificati e proposti distinguendoli tra quelli che, per stato di avanzamento, possono essere inquadrati in un orizzonte temporale da qui ai prossimi 2-3 anni, e quelli che prevedono tempi di attuazione più lunghi, ma in grado di condizionare le decisioni sull'intero sistema di mobilità anche per il breve periodo. Gli interventi in previsione sono ulteriormente suddivisi in:- Interventi infrastrutturali su scala sovra-comunale.- Efficientamento della rete di Trasporto Pubblico Locale (TPL) urbana.- Fluidificazione del traffico e sicurezza stradale.- Mobilità dolce dal Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) al PGTU.- Sosta e cerniere di mobilità.- La mobilità elettrica (smart mobility).- La logistica urbana delle merci.- La mobilità turistica.

Alcuni di questi interventi, specialmente quelli riguardanti la mobilità dolce (ciclopedonale ed elettrica) avranno sostanzialmente impatti positivi sulla matrice rumore comportando una potenziale riduzione dell'inquinamento acustico.

Gli interventi che prevedono invece la realizzazione di nuovi tracciati viari o ferroviari o la modifica di quelli esistenti, il potenziamento, efficientamento del trasporto pubblico, sia stradale che ferroviario, la ridistribuzione del traffico, soprattutto di quello pesante legato al trasporto delle merci, la realizzazione di nuovi parcheggi interscambio, la definizione di aree di sosta bus turistici etc. sono in grado di influire in maniera determinante sull'esposizione della popolazione al rumore, con la concreta possibilità di determinare impatti negativi.

A tal proposito bisogna tener presente che l'alleggerimento dei flussi veicolari in alcune aree della città potrebbe causare un aumento dell'intensità del traffico, e quindi un incremento della rumorosità, in altre zone. Il rapporto preliminare fornisce solo una generica valutazione degli impatti/effetti determinati dalle strategie di sviluppo del PGTU eseguita tramite matrici di valutazione riportate in forma tabellare. Esclusivamente in relazione ad alcuni interventi è stata effettuata una modellazione che ha consentito di eseguire un confronto dei flussi di traffico relativi allo scenario futuro rispetto a quello attuale senza includere però esplicite valutazioni di tipo acustico.

La documentazione presentata non consente quindi un completo esame, degli effetti, anche cumulativi, in merito alle componenti rumore e vibrazioni, degli interventi previsti, sia infrastrutturali sia relativi alla diversa gestione dei flussi veicolari e delle aree di sosta. Si evidenzia inoltre che il rapporto preliminare riporta il Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA) approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 218/2025, le mappe acustiche strategiche e le distribuzioni della popolazione esposta a determinati livelli di Lden e Lnight differenziate per tipologia di sorgente (rumore stradale, ferroviario, industriale e complessivo) senza però includere un'analisi di coerenza tra il PGTU e il PCCA.

Vengono analizzate soltanto la coerenza tra il PGTU e i nuovi strumenti urbanistici (Piano Strutturale e Piano Operativo), tra gli obiettivi specifici del PGTU e quelli di sostenibilità ambientale e la coerenza esterna con la pianificazione sovraordinata. Le previsioni del piano devono essere oggetto di un'analisi di coerenza con il PCCA esistente,

per verificarne il corretto inserimento in relazione al Piano di Classificazione Acustica. Tale analisi deve essere eseguita ai sensi dell'art. 13 della DPGR n. 2/R/2014 e secondo i criteri di cui al corrispondente Allegato 3. Deve essere esaminata anche la possibile interferenza degli interventi previsti con ricettori sensibili (strutture scolastiche nuove o esistenti e strutture socio-sanitarie con degenza) e altre tipologie di ricettori (abitativi, turistico ricettivi, uffici etc.) potenzialmente esposti alla rumorosità delle infrastrutture oggetto di modifica o intervento, nonché delle infrastrutture previste in progetto e destinate a futura realizzazione, oppure influenzati dalle variazioni della rumorosità dovute a modifiche nella gestione del traffico di veicoli leggeri e pesanti.

Nei casi in cui si dovessero rilevare particolari incoerenze o possibilità di effetti negativi significativi, dovranno essere indicate le modalità di risoluzione delle stesse, consistenti, ad esempio, in modifiche nella previsione, introduzione di misure prescrittive, gestionali o strutturali o, solo in ultima analisi, una specifica variante alla classificazione acustica, qualora ricorrano le condizioni per la sua attuazione. Nel rapporto ambientale viene proposta l'esclusione dall'assoggettabilità a VIA sulla base di una serie di motivazioni. Si riportano di seguito alcune delle argomentazioni indicate:

- Il PGU è un Piano di breve periodo (2 anni) da realizzare ad infrastrutture invariate (ad esclusione di quelle già programmate e/o finanziate) e con modeste risorse.
- Gli interventi contenuti all'interno del PGU, ancora non ben delineati dal punto di vista progettuale, saranno oggetto di una progettazione definitiva prima della loro attuazione. Il processo di progettazione sarà oggetto delle attenzioni ambientali relative al loro carattere e dimensione (VIA, VAS, variante urbanistica, VINCA).
- Complessivamente si può affermare che tutte le azioni del PGU del Comune di Livorno risultano essere indirizzate alla sostenibilità ambientale sociale ed economica. L'assenza però di valutazioni e stime di tipo acustico relative agli interventi previsti non permette di escludere la presenza di criticità relative alla componente rumore.

CONCLUSIONI

Dato che alcuni degli interventi previsti sono potenzialmente in grado di determinare criticità connesse con la matrice rumore e la documentazione fornita risulta carente di una valutazione relativa all'impatto acustico, non è possibile escludere il PGU dall'assoggettabilità a VAS sulla base degli elementi presentati.

Rifiuti:

Nel documento: *"Piano generale del traffico urbano" C65PR033 Fase III – Proposta di piano* sono riportati gli obiettivi e gli indirizzi che riguardano il settore mobilità, molti dei quali consistono in interventi di natura strutturale che comporteranno rilevanti opere di costruzione e demolizione di manufatti.

Si rileva tuttavia che non è stato preso in considerazione il potenziale impatto derivante dall'aumento della produzione di rifiuti connesso alla realizzazione di tali interventi.

Tutti i rifiuti prodotti dovranno essere gestiti nel rispetto della normativa vigente, mediante conferimento a soggetti autorizzati alle attività di recupero e/o smaltimento.

Con riferimento, in particolare, agli interventi che comportano operazioni di demolizione di manufatti, si raccomanda di garantire la corretta gestione delle attività di costruzione e demolizione, prevedendo che i rifiuti prodotti siano gestiti separatamente per tipologia e codice EER nonché gestiti mediante l'adozione di misure che favoriscano la riduzione alla fonte privilegiando il recupero rispetto allo smaltimento.

Al fine di contenere i quantitativi di materiali di risulta e ottimizzare la separazione delle frazioni recuperabili, si ritiene opportuno ricorrere a tecniche di demolizione selettiva.

A tale proposito si richiama quanto indicato al riguardo nel documento redatto da ISPRA: *"Criteri e indirizzi tecnici condivisi per il recupero dei rifiuti inerti"* che descrive e promuove, tra l'altro, l'adozione di tale buona pratica.

Si richiama inoltre, in via generale, il rispetto di quanto previsto nelle Linee Guida ARPAT *"Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale"*.

(<http://www.arpat.toscana.it/documentazione/catalogo-pubblicazioni-arpat/linee-guida-per-la-gestione-dei-cantieri-ai-fini-della-protezione-ambientale>)

In coerenza con quanto indicato nelle Linee Guida ARPAT sopra citate, si ritiene necessario predisporre un Piano ambientale di cantierizzazione (PAC) all'interno del quale siano riportate, anche mediante apposita procedura/istruzione operativa, almeno le seguenti informazioni: la tipologia dei rifiuti prodotti,

modalità di gestione e di stoccaggio, la localizzazione e la dimensione dei luoghi di deposito delle materie prime e rifiuti.

Si richiama inoltre il rispetto delle disposizioni in materia di deposito temporaneo, come definito dall' art. 183 c.1, lettera bb del D.Lgs. 152/06 smi e secondo le indicazioni di cui all'art 185 bis del D.Lgs 152/2006 e smi.

Paesaggio:

Si prende atto delle seguenti informazioni che il Proponente fornisce riguardo la componente paesaggio:

- Relativamente agli interventi di progetto ubicati nelle aree tutelate ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art.142 sarà necessario redigere, nelle successive fasi di progettazione, relazioni paesaggistiche per valutare la reale interferenza degli interventi con tali aree anche al fine di ottenere le specifiche autorizzazioni da parte delle Autorità competenti.
- Relativamente agli interventi di progetto ubicati nelle aree tutelate ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art.136 sarà necessario, nel rispetto delle condizioni imposte dagli specifici atti di vincolo, nelle successive fasi di progettazione redigere, laddove richiesto, relazioni paesaggistiche per valutare la reale interferenza degli interventi e conseguire le specifiche autorizzazioni da parte delle Autorità competenti.

Inoltre, nel caso in cui le caratteristiche dimensionali degli interventi dovessero rientrare nelle categorie di opere previste come assoggettabili alla procedura di VIA, queste saranno svolte sulla base del progetto definitivo delle stesse opere. Qualora invece le opere previste dal PGTU dovessero richiedere una variazione della disciplina urbanistica vigente del Comune di Livorno, la stessa variazione sarà soggetta a una verifica di assoggettabilità a VAS. Nelle successive fasi di progettazione verranno adottate soluzioni che assicurino la sostenibilità paesaggistico-ambientale attraverso anche l'applicazione di misure di mitigazione e compensazione ambientale valutate caso per caso per ogni singolo intervento.

Ecosistemi

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Livorno non costituisce uno strumento di pianificazione delle aree verdi, ma può contribuire indirettamente alla loro valorizzazione attraverso la riduzione del traffico, il miglioramento della mobilità pedonale e ciclabile e la riqualificazione dello spazio pubblico. La pianificazione e lo sviluppo del sistema del verde sono invece demandati al Piano Comunale del Verde, che individua le strategie per il potenziamento delle infrastrutture verdi, delle greenways e della rete ecologica urbana.

Inoltre, il Piano d'Azione per la Transizione Ecologica del Comune evidenzia il ruolo strategico del verde urbano nel mitigare l'isola di calore, migliorare la qualità dell'aria, favorire la biodiversità e aumentare la resilienza della città, promuovendo il collegamento tra spazi verdi urbani e periurbani.

Per la messa a dimora della nuova vegetazione, riguardo la scelta degli esemplari, si suggerisce di utilizzare materiale vivaistico di adeguata dimensione e di verificata provenienza e rispondenza ai requisiti fitosanitari, avendo cura, qualora vengano introdotte specie soggette a normativa fitosanitaria, che il materiale venga commercializzato da fornitori accreditati che ne garantiscano requisiti di tipo fitosanitario, genetico e fenologico.

Successivamente all'impianto si richiama la necessità di prestare adeguate cure colturali sul materiale messo a dimora e di ripristinare eventuali fallanze; si ritiene inoltre necessario effettuare monitoraggi periodici per individuare precocemente sintomi di infestazione in particolare per fitopatologie oggetto di decreti di lotta obbligatoria sul territorio nazionale, secondo un piano di manutenzione del verde.

Dal momento che durante la gestione delle operazioni di cantiere per il rifacimento superfici stradali o delle aree verdi poste in prossimità, potrebbero crearsi superfici facilmente colonizzabili da specie vegetali aliene o invasive provenienti per esempio da mezzi d'opera o movimenti di terra o modifiche delle condizioni micro-stazionali, si suggerisce di prevedere monitoraggi utili a valutare la conservazione, il ripristino e la valorizzazione degli ecosistemi naturali ed in grado di individuare la diffusione e colonizzazione di specie esotiche alloctone sulle aree di intervento.

Allo scopo di mantenere nel tempo l'effetto mitigativo delle opere a verde realizzate, la manutenzione degli impianti vegetazionali avrà inizio immediatamente dopo la messa a dimora delle piante e sarà prolungata per almeno 3 anni. Le piantumazioni saranno mantenute con particolare attenzione fino a quando non sarà evidente che le piante, superato lo stress da trapianto, siano ben attecchite e siano in buone condizioni vegetative.

A tale scopo, le attività di manutenzione dei nuovi impianti messi a dimora dovranno comprendere le seguenti operazioni:

- irrigazione, condotte durante la stagione vegetativa, mediante 10 interventi annui con almeno 40 litri di acqua per pianta;
- ripristino conche e rincalzo, al fine di ricostituire se necessario la conchetta per le irrigazioni alla base delle piantine;
- controllo periodico riguardo la presenza di parassiti e fitopatie, prevedendo, se necessario, interventi con prodotti fitosanitari;
- operazioni di difesa dalla vegetazione infestante, da realizzarsi nei primi anni successivi all'impianto; tale intervento, che potrà avvenire sia manualmente che con opportuni mezzi meccanici.
- controllo degli ancoraggi e ripristino della verticalità delle piante, da effettuarsi periodicamente negli anni successivi all'impianto;
- rimozione e sostituzione fallanze, con altro materiale avente le stesse caratteristiche, da realizzarsi nei primi 3 anni, al termine della stagione vegetativa;
- rimozione protezioni e strutture di ancoraggio, da realizzarsi una volta verificato il corretto affrancamento di ogni singolo esemplare messo a dimora.

Suolo

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Livorno non costituisce uno strumento di pianificazione del consumo di suolo, bensì di gestione della mobilità urbana. Gli interventi previsti sono prevalentemente orientati alla riorganizzazione della viabilità esistente e al miglioramento dell'accessibilità, con effetti generalmente limitati sul consumo di nuovo suolo. Eventuali impatti possono derivare esclusivamente dalla realizzazione di nuove infrastrutture viarie o parcheggi, qualora previsti nei successivi livelli di progettazione.

- Acque e scarichi idrici

Nel rapporto preliminare di verifica di assoggettabilità a VAS il Proponente descrive, al capitolo 6 il quadro ambientale di riferimento analizzando le componenti: Aria e inquinamento atmosferico e cambiamenti climatici, Acqua e risorse idriche, Suolo, Biodiversità, Paesaggio, Rumore, Popolazione e salute umana.

Per quello che concerne la matrice acqua e risorse idriche al punto 6.2 il proponente riporta che all'interno del Comune di Livorno non sono presenti corsi d'acqua significativi. Sono presenti torrenti di varie dimensioni e che si sviluppano per svariati chilometri. I principali sono: il torrente Ugione, il torrente Chioma, il Rio Ardenza, il Rio Cigna e il Rio Maggiore.

Tra gli obiettivi di sostenibilità ambientale del PTGU il proponente al punto 19 riporta la riduzione dell'inquinamento nelle acque interne, nell'ambiente marino e nei suoli, la cui fonte è rappresentata dalla strategia d'azione per lo sviluppo sostenibile in Italia.

Nel capitolo 9 del medesimo documento prende in esame le previsioni degli impatti del PGTU sulle singole componenti ambientali, sociali ed economiche riportando mediante apposite matrici di valutazione le caratteristiche degli impatti sulle stesse componenti.

Il proponente afferma che relativamente alla componente acqua e risorse idriche l'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutte le strategie previste non modificherà il carattere dell'area urbanizzata in relazione a tale componente ambientale.

Nelle successive fasi di progettazione per gli interventi contenuti all'interno del PGTU dovrà essere garantita l'invarianza idraulica e idrologica anche mediante l'applicazione dei principi e dei metodi del drenaggio urbano sostenibile.

Nelle successive fasi di progettazione tutte le attività dovranno essere condotte nel rispetto della disciplina vigente in materia di risorsa idrica, verificando puntualmente la fattibilità degli interventi e l'eventuale interferenza con i sistemi idrici.

Si suggerisce che nelle successive fasi di progettazione degli interventi possano essere individuati ed approfonditi eventuali obiettivi relativi alla gestione delle acque meteoriche, anche tramite sistemi di drenaggio urbano sostenibile (SuDS), che permettono il recupero, il riuso, l'infiltrazione e la laminazione delle acque prima dello scarico in fognatura.

Verificare quindi l'implementazione per l'aumento della resilienza dei sistemi antropici, quali ad esempio la gestione sostenibile delle acque di dilavamento provenienti dalle carreggiate e dai parcheggi mediante la realizzazione di sistemi NBS (Nature Based Solutions) che consentono di raccogliere e trattare le acque di pioggia assicurando un'adeguata infiltrazione al suolo, così da poter intervenire e migliorare anche gli eventi di allagamento e le criticità che comportano, visti anche i regimi pluviometrici intensi sempre più frequenti.

CONCLUSIONI ISTRUTTORIA:

Sulla base dell'istruttoria effettuata sulla documentazione in esame, si portano all'attenzione dell'Autorità Competente le osservazioni/valutazioni tecniche contenute nel presente contributo istruttorio, con particolare riferimento a quanto evidenziato in grigio.

Il presente contributo istruttorio è reso ai sensi e per gli effetti dell'art. 8 della L.R. 30/2009 ed è prodotto quale mera valutazione tecnica specificamente riferita al procedimento amministrativo nel quale si inserisce, finalizzato esclusivamente all'emissione del provvedimento di competenza della Regione Toscana e non riveste carattere vincolante.

Distinti saluti

Livorno, 07.07.2026

In sostituzione

Il Responsabile del Settore Supporto tecnico
Ing. Federico Mentessi

La Responsabile del Dipartimento
Dr Chim Lucia Rocchi ¹

¹ Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005. L'originale informatico è stato predisposto e conservato presso ARPAT in conformità alle regole tecniche di cui all'art. 71 del D.Lgs 82/2005. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs 39/1993