



**PARERE MOTIVATO**  
**n. 50 del 24 marzo 2015**

**OGGETTO: Piano Generale del Traffico Urbano**  
**Comune di Rovigo**  
**Verifica di Assoggettabilità**

**L'AUTORITA' COMPETENTE PER LA VAS**  
**D'INTESA CON L'AUTORITA' PROCEDENTE**

- VISTA** la Legge Regione 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio ed i materia di paesaggio", con la quale la Regione Veneto ha dato attuazione alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- VISTO** il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" concernente "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la Valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)" e ss.mm.ii.;
- VISTO** l'art. 14 della Legge Regionale 4/2008, per quanto riguarda l'individuazione dell'Autorità Competente cui spetta l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità nonché l'elaborazione del parere motivato di cui rispettivamente agli articoli 12 e 15 del Codice Ambiente, identificandola nella Commissione Regionale VAS, individuata con DGR 23 del 21.01.2014;
- VISTA** la DGR n. 791 del 31 marzo 2009 con la quale sono state approvati le indicazioni metodologiche e le procedure di Valutazione Ambientale Strategica secondo gli schemi rappresentati negli allegati alla medesima deliberazione di cui formano parte integrante.
- ATTESO** che con la citata delibera 791/2009 la Giunta Regionale ha individuato, quale supporto tecnico-amministrativo alla Commissione VAS per la predisposizione delle relative istruttorie, la Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti (ora Sezione Coordinamento Commissioni VAS-VINCA-NUVV) nonché per le eventuali finalità di conservazione proprie della Valutazione di Incidenza, il Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi (ora Sezione Coordinamento Commissioni VAS-VINCA-NUVV).
- ESAMINATA** la documentazione trasmessa dal Comune di Rovigo con PEC prot. n. PG/2014/68530 acquisita al protocollo regionale al n. 553597 del 29.12.14:
- Elenco soggetti competenti in materia ambientale;
  - Rapporto Ambientale Preliminare;
  - DCC n. 378 del 08.10.13 di adozione del Piano.
- ESAMINATE** le integrazioni trasmesse dal Comune di Rovigo con nota prot. n. PG/2014/68530 del 24.12.14, acquisita al prot. reg. al n. 9764 del 12.01.15:
- Rapporto Ambientale Preliminare – integrato;
  - Elenchi soggetti competenti in materia ambientale,
- e il Rapporto Ambientale Preliminare integrato trasmesso con nota prot. n. PG/4803/2015 del 28.01.15, acquisita al prot. reg. al n. 44455 del 02.02.15.



**CONSIDERATO** che con prot n. 47470 del 04.02.15 la Sezione Coordinamento Commissioni (VAS- VINCA- NUVV) ha inviato richiesta di pareri ai seguenti soggetti competenti in materia ambientale:

- Provincia di Rovigo
- Dipartimento Provinciale ARPAV di Rovigo
- Ulss 18 Rovigo
- Regione del Veneto - Direzione Ambiente

A seguito di una preliminare istruttoria tecnica la Sezione Coordinamento Commissioni ha aggiunto d'ufficio, quale soggetto competente in materia ambientale da consultare i seguenti enti: Consorzio di Bonifica Adige Po, Comune di Boara Pisani (PD), Comune di Vescovana (PD), Comune di Barbona (PD), Comune di Anguillara Veneta (PD), Comune di Lusia (RO), Comune di Villanova del Ghebbo (RO), Comune di Costa di Rovigo (RO), Comune di Arquà Polesine (RO), Comune di Bosaro (RO), Comune di Pontecchio Polesine (RO), Comune di Crespino (RO), Comune di Ceregnano (RO), Comune di Villadose (RO), Comune di San Martino di Venezze (RO), Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, Ministero Beni Culturali e Paesaggistici – Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto e Soprintendenza Beni architettonici e paesaggistici per le province di Verona, Rovigo e Vicenza.

**VISTA** la Dichiarazione trasmessa dal Comune di Rovigo con prot. n. PG/4803/2015 del 28.01.15, acquisita al prot. reg. al n. 44455 del 02.02.15 con la quale il Comune comunicava che sono pervenute n. 20 osservazioni, ma che nessuna di queste presenta aspetti che possano essere di rilevanza ambientale.

**ESAMINATO** il parere prot. n. 21277 del 03.03.15 del Dipartimento Provinciale ARPAV di Rovigo, acquisito al protocollo reg. al n. 95017 del 04.03.15, dal quale si evince che:

*«[...] Si ritiene in linea di principio che l'assetto progettuale del documento/i sia/no esaustivo/i nella descrizione dell'opera/e che si intende/no realizzare, lo stesso riprendendo quanto all'art. 13 p.to 4 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii ma ancor prima art. 12 stesso decreto viene esaminato esaurientemente secondo quanto anche alla luce dell'Allegato I "CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI PIANI E PROGRAMMI DI CUI ALL'ARTICOLO 12"».*

Il dipartimento Provinciale ARPAV di Rovigo evidenzia, con il suddetto parere, alcune osservazioni:

*«Il Piano Generale del Traffico Urbano di Rovigo persegue gli obiettivi propri delle linee-guida ministeriali, che in campo ambientale includono il risparmio energetico, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, nonché il rispetto dei valori storico-ambientali. La verifica di coerenza contenuta nel Rapporto ambientale evidenzia che tali obiettivi, e le misure ad essi ispirati, non contrastano con il quadro programmatico in essere a livello urbano. La valutazione dello scenario attuale e dello scenario di piano è condotta a mezzo di un insieme di indicatori quantitativi atti a dar conto, a livello generale, dei potenziali effetti derivanti dall'attuazione del piano sulle componenti ambientali, con particolare riferimento all'aria ed al clima acustico. Nel contempo, la specifica fattispecie dello strumento di programmazione in esame, che a norma delle linee-guida ministeriali deve risultare attuabile ad assetto infrastrutturale dato, limita il potenziale di disinquinamento ascrivibile alle misure del piano, **che sono in genere di natura puramente gestionale (variazioni negli schemi di circolazione) od al più collegate ad opere civili di modesta entità (riorganizzazione di nodi stradali, interventi di moderazione del traffico)**, comunque non assoggettabili a Valutazione d'impatto Ambientale*

*Dalla comparazione dello scenario di piano con la situazione attuale, emerge comunque che l'attuazione delle misure previste è in grado di apportare un miglioramento di una*



*certa entità in termini di riduzione delle emissioni sonore (con un distinguo relativo alle osservazioni Agenti fisici vedi dopo) degli autoveicoli (esito soprattutto degli interventi di moderazione del traffico nei quartieri), mentre i risultati ottenuti in termini di risparmio energetico e disinquinamento atmosferico, pur limitati, sono comunque positivi. Degni di nota appaiono da ultimo i benefici ottenuti dal piano per le componenti "salute umana" e "paesaggio", grazie soprattutto alla riduzione attesa del rischio di incidenti e dell'occupazione degli spazi urbani di maggior pregio.*

*Si raccomanda nell'attuazione un puntuale monitoraggio della qualità dell'aria a suffragio di quanto sopra esposto non escludendo se necessario opere di mitigazione e possibili variazioni in corso d'opera al piano steso presentato».*

Relativamente al "Rumore" ARPAV evidenzia quanto segue:

«Analisi per la caratterizzazione dello stato attuale

*Per la stima dei livelli di rumore generati dai flussi veicolari lungo le infrastrutture viarie comunali stato utilizzato l'algoritmo proposto dall'Ufficio Federale per la Protezione dell'Ambiente svizzero, e non il metodo di calcolo ufficiale francese "NMPB-Routes-96" così come raccomandato invece dalla Direttiva della Commissione Europea del 06/08/2003. Le stime indicate nel Piano sono espresse in termini di potenza acustica (kW) emessa dalla rete stradale, valori che non consentono un confronto diretto con i livelli di rumore espressi come LAeq<sub>TR</sub>(dBA) di cui alla vigente Classificazione acustica comunale, classificazione a cui deve riferirsi anche il Piano in oggetto. Le stime della caratterizzazione dello stato attuale, di cui sopra, non sono state "validate" mediante idonee misure fonometriche, eseguite secondo la vigente normativa, della rumorosità generata dal traffico veicolare lungo le infrastrutture viarie comunali.*

Analisi per la Previsione degli Effetti, Mitigazioni e Compensazioni

*A fronte di quanto sommariamente affermato nel Rapporto ambientale preliminare, al paragrafo 7.3, cioè che l'adozione del Piano in oggetto farà registrare un calo di rumorosità sulla rete secondaria e un leggero incremento lungo la viabilità principale esterna all'area urbana, non vengono indicati i livelli di rumore né dello stato acustico attuale, né di quello conseguente all'adozione del Piano. In merito agli interventi per la riduzione dell'inquinamento acustico, previsti lungo alcune infrastrutture, non viene fornito il relativo valore di abbattimento acustico stimato».*

Relativamente all'inquinamento acustico e ottico ARPAV evidenzia quanto segue:

« Analisi per la caratterizzazione dello stato attuale

*Nel Rapporto ambientale preliminare, al paragrafo 4.11, viene menzionato il Rapporto di sintesi dell'indagine sull'inquinamento luminoso redatto da Arpav per motivare una sostanziale assenza di criticità collegate alle infrastrutture stradali di competenza del capoluogo.*

*Si rammenta, diversamente, che tale Rapporto è stato redatto, come richiesto dalla L.R. n.17/2009 art.4, al fine di evidenziare le criticità più rilevanti su scala Provinciale sia sotto il profilo di singoli impianti con impegno elevato di potenza sia come grandi raggruppamenti di situazioni impiantistiche pubbliche/private. Una valutazione esaustiva dell'impatto ambientale causato dalla viabilità comunale e della conformità dei relativi impianti di illuminazione andrà ricercato all'interno del Piano dell'illuminazione per il contenimento dell'inquinamento luminoso (PICIL) che il Comune di Rovigo non ha ancora redatto.*

Analisi per la previsione degli Effetti, Mitigazioni e Compensazioni

*Gli impianti di illuminazione stradale possono avere implicazioni sia sulla componente dell'inquinamento luminoso sia sulla componente ottico/intrusiva con effetti anche sulla sicurezza viaria.*

*Nel rapporto non sono stati valutati gli effetti ambientali dovuti a tali impianti in virtù delle modifiche che saranno apportate alla viabilità con l'inserimento di nuove rotatorie, sottoassi, piste ciclabili ed intersezioni varie come descritto nel documento generale.*



*Mediante i flussi di traffico valutati nel Piano e le categorie assegnate a ciascuna strada (secondo il Codice della Strada) dovranno essere individuate le categorie illuminotecniche di esercizio secondo la Norma UNI 11248, tenendo in considerazione i parametri di influenza estrapolati dalla pianificazione del traffico cittadino, provvedendo altresì ad una riprogettazione, se necessaria, dell'illuminazione generale. Particolare attenzione andrà posta alle opere di mitigazione in considerazione che il territorio oggetto del Piano è posto all'interno della fascia di rispetto (pari a 10 km) dell'Osservatorio astronomico ricadente nel comune di Rovigo».*

**VISTA** la relazione istruttoria tecnica n. 14 del 24.03.2015 predisposta dal Dipartimento del Territorio Sezione Coordinamento Commissioni VAS-VINCA-NUVV, dalla quale emerge che:

- Premesso che:

- l'art. 36 del Codice della Strada obbliga i comuni con una popolazione superiore ai 30.000 abitanti a redigere il Piano Urbano dei Traffici (PUT), il quale si articola in tre livelli di progettazione, secondo quanto previsto al punto 4 della Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici 12 aprile 1995:
  - Piano generale del traffico urbano (PGTU);
  - Piani particolareggiati del traffico urbano;
  - Piani esecutivi del traffico urbano.
- il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) è da intendersi pertanto come primo livello di progettazione, ovvero, ai sensi della Direttiva Ministero dei Lavori Pubblici 12 aprile 1995 *«quale progetto preliminare o piano quadro del PUT relativo all'intero centro abitato ed indicante sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità), nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico, sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa, sia il loro programma generale di esecuzione (priorità di intervento per l'esecuzione del PGTU)»;*
- secondo la Direttiva sopra richiamata l'obbligo di adozione del PUT fa riferimento alla redazione ed all'approvazione del Piano generale del traffico urbano (PGTU), il quale costituisce atto di programmazione ed è soggetto ad approvazione secondo le procedure della legge 8-6-1990, n.142;
- con deliberazione di Giunta Comunale n. 328 del 22.12.2005 è stato adottato il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.);
- il D.Lgs 30/04/1992 n. 285 prevede che i Comuni effettuino l'aggiornamento del P.G.T.U. ogni due anni,

il Piano in esame, adottato con DGC n. 378 del 08.10.2013 si configura come un aggiornamento del citato PGTU del 2005.

- Va comunque detto che il PGTU adottato nel 2005, in data precedente all'entrata in vigore del D.Lgs 152/06, non è stato sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità a VAS o, comunque, a procedura VAS.

Si evidenzia pertanto che né per la prima versione di piano, né per il suo aggiornamento oggetto della presente istruttoria, è stato attivato un processo partecipativo che coinvolgesse tutti i soggetti interessati e l'insieme della cittadinanza, di primaria importanza all'interno del processo di Valutazione Ambientale Strategica.

- Per quanto riguarda i contenuti del Rapporto Ambientale Preliminare si evidenzia che esso contiene la descrizione dell'ambito d'intervento e alcune informazioni relative allo stato dell'ambiente, sufficienti a delineare un quadro conoscitivo utile all'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica.



- Dalla valutazione effettuata nel RAP emergono effetti positivi sulle componenti salute umana (in particolare per quanto concerne la riduzione di incidentalità stradale) e paesaggio (con specifico riferimento alla fruibilità degli spazi pubblici ed alla valorizzazione del patrimonio storico-architettonico); leggermente positivi sulle componenti atmosfera, rumore ed inquinamento idrico; trascurabili sulle componenti suolo ed ecosistemi.
- Si evidenzia comunque la necessità di approfondire la valutazione di alcuni aspetti ambientali, come peraltro evidenziato nel parere del Dipartimento provinciale ARPAV di Venezia prot. n. 21277 del 03.03.15, del quale si riporta di seguito una sintesi.

«Analisi per la caratterizzazione dello stato attuale

*Per la stima dei livelli di rumore generati dai flussi veicolari lungo le infrastrutture viarie comunali stato utilizzato l'algoritmo proposto dall'Ufficio Federale per la Protezione dell'Ambiente svizzero, e non il metodo di calcolo ufficiale francese "NMPB-Routes-96" così come raccomandato invece dalla Direttiva della Commissione Europea del 06/08/2003. Le stime indicate nel Piano sono espresse in termini di potenza acustica (kW) emessa dalla rete stradale, valori che non consentono un confronto diretto con i livelli di rumore espressi come LAeq<sub>TR</sub>(dBA) di cui alla vigente Classificazione acustica comunale, classificazione a cui deve riferirsi anche il Piano in oggetto. Le stime della caratterizzazione dello stato attuale, di cui sopra, non sono state "validate" mediante idonee misure fonometriche, eseguite secondo la vigente normativa, della rumorosità generata dal traffico veicolare lungo le infrastrutture viarie comunali.*

Analisi per la Previsione degli Effetti, Mitigazioni e Compensazioni

*A fronte di quanto sommariamente affermato nel Rapporto ambientale preliminare, al paragrafo 7.3, cioè che l'adozione del Piano in oggetto farà registrare un calo di rumorosità sulla rete secondaria e un leggero incremento lungo la viabilità principale esterna all'area urbana, non vengono indicati i livelli di rumore né dello stato acustico attuale, né di quello conseguente all'adozione del Piano. In merito agli interventi per la riduzione dell'inquinamento acustico, previsti lungo alcune infrastrutture, non viene fornito il relativo valore di abbattimento acustico stimato».*

Relativamente all'inquinamento acustico e ottico ARPAV evidenzia quanto segue:

«Analisi per la caratterizzazione dello stato attuale

*Nel Rapporto ambientale preliminare, al paragrafo 4.11. viene menzionato il Rapporto di sintesi dell'indagine sull'inquinamento luminoso redatto da Arpav per motivare una sostanziale assenza di criticità collegate alle infrastrutture stradali di competenza del capoluogo.*

*Si rammenta, diversamente, che tale Rapporto è stato redatto, come richiesto dalla L.R. n.17/2009 art.4, al fine di evidenziare le criticità più rilevanti su scala Provinciale sia sotto il profilo di singoli impianti con impegno elevato di potenza sia come grandi raggruppamenti di situazioni impiantistiche pubbliche/private. Una valutazione esaustiva dell'impatto ambientale causato dalla viabilità comunale e della conformità dei relativi impianti di illuminazione andrà ricercato all'interno del Piano dell'illuminazione per il contenimento dell'inquinamento luminoso (PICIL) che il Comune di Rovigo non ha ancora redatto.*

Analisi per la previsione degli Effetti, Mitigazioni e Compensazioni

*Gli impianti di illuminazione stradale possono avere implicazioni sia sulla componente dell'inquinamento luminoso sia sulla componente ottico/intrusiva con effetti anche sulla sicurezza viaria.*

*Nel rapporto non sono stati valutati gli effetti ambientali dovuti a tali impianti in virtù delle modifiche che saranno apportate alla viabilità con l'inserimento di nuove rotonde, sottoassi, piste ciclabili ed intersezioni varie come descritto nel documento generale.*



*Mediante i flussi di traffico valutati nel Piano e le categorie assegnate a ciascuna strada (secondo il Codice della Strada) dovranno essere individuate le categorie illuminotecniche di esercizio secondo la Norma UNI 11248, tenendo in considerazione i parametri di influenza estrapolati dalla pianificazione del traffico cittadino, provvedendo altresì ad una riprogettazione, se necessaria, dell'illuminazione generale. Particolare attenzione andrà posta alle opere di mitigazione in considerazione che il territorio oggetto del Piano è posto all'interno della fascia di rispetto (pari a 10 km) dell'Osservatorio astronomico ricadente nel comune di Rovigo».*

Il RAP contiene la verifica della corrispondenza fra gli interventi e gli obiettivi generali (prima verifica di coerenza interna) e infine quella fra gli obiettivi specifici e gli interventi (seconda verifica di coerenza interna).

- Il RAP contiene inoltre la verifica di coerenza con gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti o adottati:
  - a livello nazionale, il *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (2001)* attualmente vigente;
  - a livello regionale, sono stati considerati:
    - il *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento* vigente (1992);
    - la Variante al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottata con DGR 427/2013;
    - il *Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera* vigente (2004);
    - il *Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera* adottato con DGR 2872/2012;
  - a livello provinciale, è stato considerato il PTCP della Provincia di Rovigo, approvato con DGR n. 683 del 17.4.2012;
  - a livello comunale, infine, sono stati considerati:
    - il PAT, con particolare riguardo alla componente mobilità;
    - il Piano di Zonizzazione Acustica, approvato con DCC n. 36 del 26/5/2004 e la nuova versione adottata;
    - le prescrizioni in materia di inquinamento luminoso seguenti la nuova Legge Regionale 17/2009.
- Dal Rapporto Ambientale Preliminare si evince inoltre che *«In sede di Regolamento Viario, è possibile tenere conto di alcuni elementi di potenziale criticità, sui quali intervenire in fase attuativa. Tali elementi includono*
  - *il contenimento dell'inquinamento luminoso, a norma della L.R. 7 agosto 2009, n.17, ed in sintonia con il Piano dell'Illuminazione per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso (PICIL), che verrà predisposto dall'Amministrazione Comunale;*
  - *la compatibilità idraulica, in relazione alla normativa di riferimento in materia di trattamento delle acque di piattaforma, tenendo conto degli ambiti di vulnerabilità interessati dai singoli interventi;*
  - *l'eventuale riduzione del fonoinquinamento mediante impiego di asfalti fonoassorbenti e/o di schermi acustici;*
  - *l'eventuale contenimento della dispersione delle polveri sottili (PM10) mediante interventi di pulizia del manto stradale nei contesti strettamente urbani, secondo le indicazioni ARPAV, ed adozione di fasce di mitigazione a verde ai margini delle principali infrastrutture».*

Sul punto si fa presente che non appare corretto rimandare le valutazioni di cui sopra ad un'ipotetica fase di redazione del Regolamento. Appare, invece, necessario che tali valutazioni siano effettuate in sede di Valutazione Ambientale Strategica.



- Tutto ciò considerato, dall'istruttoria compiuta, dall'esame degli atti e preso atto del parere del Dipartimento Provinciale ARPAV di Rovigo, si ritiene che il Piano di Gestione del Traffico Urbano e, più precisamente, il Piano Del Traffico Urbano del Comune di Rovigo, del quale il PGTU rappresenta il primo livello e costituisce progetto preliminare o piano quadro del PUT, vada sottoposto a procedura VAS.

**VISTA** la relazione istruttoria tecnica svolta per la Valutazione d'Incidenza in ordine alla documentazione trasmessa, che ha riconosciuto la sussistenza della fattispecie di esclusione della procedura per la Valutazione di Incidenza, ai sensi del paragrafo 2.2 della D.G.R. 2299/2014, relativamente a piani, progetti e interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000.

**TUTTO CIÒ CONSIDERATO**

**LA COMMISSIONE REGIONALE VAS ESPRIME IL PARERE DI  
ASSOGGETTARE ALLA PROCEDURA V.A.S.**

il Piano di Gestione del Traffico Urbano e, più precisamente, il Piano del Traffico Urbano del Comune di Rovigo, del quale il PGTU rappresenta il primo livello e costituisce progetto preliminare o piano quadro del PUT.

In sede di redazione del Rapporto Ambientale

1. dovranno essere adeguatamente sviluppati i capitoli relativi alle varie componenti ambientali per le quali sono state evidenziate le criticità descritte e quelle derivanti dalle scelte di Piano, indagandole ulteriormente, con riferimento a quanto evidenziato nel parere del Dipartimento provinciale ARPAV di Rovigo prot. n. 21277 del 03.03.15 e tenendo conto degli approfondimenti previsti "in sede di redazione del Regolamento Viario" e, segnatamente, riferiti a: contenimento dell'inquinamento luminoso, compatibilità idraulica, riduzione del fono inquinamento, contenimento della dispersione delle polveri sottili;
2. dovranno essere considerate e valutate nel Rapporto Ambientale anche le osservazioni pervenute al PGTU di cui alla nota prot. n. PG/4803/2015 del 28.01.15 del Comune di Rovigo, acquisita al prot. reg. al n. 44455 del 02.02.15.

Si ricorda infine che le informazioni da inserire nel Rapporto Ambientale sono quelle descritte nell'allegato VI al D.Lgs 152/06 e che, ai sensi del citato D.Lgs 152/06 dovrà essere redatta e messa a disposizione del pubblico anche la Sintesi non tecnica.

*Il Presidente*  
della Commissione Regionale VAS  
(Direttore del Dipartimento Territorio)

Arch. Vincenzo Fabris

*Il Direttore della Sezione Coordinamento*  
Commissioni (VAS – VINCA – NUUV)

Avv. Paola Noemi Furlanis

*Il presente Parere si compone di 7 pagine*