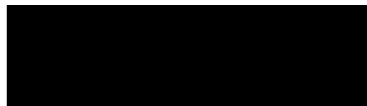


ARPAT - Direzione Tecnica
Settore VIA/VAS
Via Ponte alle Mosse 211 - 50144 - Firenze

ARPAT - Area Vasta Centro
Settore Agenti fisici
Via Ponte alle Mosse 211 - 50144 - Firenze

N. Prot. **Vedi segnatura informatica** cl. **FI.01.15.01/70.7 e FI.01.15.01/59.25** del 11 aprile 2022 a mezzo: **PEC**

Per



e p.c. Dipartimento della Prevenzione
Azienda USL Toscana Centro
PEC: prevenzionefirenze.uslcentro@postacert.toscana.it

Sindaco
Comune di Bagno a Ripoli
PEC: comune.bagno-a-ripoli@postacert.toscana.it

Comitato di Controllo A1
c/o Ministero della Transizione Ecologica
PEC: comitatocontrolloa1@pec.autostrade.it

Oggetto: Risposta ad esposto/petizione “contestazione di insopportabile inquinamento acustico continuo e costante causato dall’ampliamento della terza corsia A1 nel territorio comunale di Bagno a Ripoli” (datato 12/1/2022, pervenuto il 17/2/2022).

Premessa

E' pervenuto ad ARPAT in data 17/2/2022 (ns. prot. n. 2022/12871) l'esposto in oggetto, mittente il [redacted]; l'esposto è corredato da poco meno di 300 firme di altri cittadini, configurandosi perciò in forma di “petizione”. L'esposto è stato inviato anche al Dipartimento della Prevenzione dell'Azienda USL Toscana Centro e per conoscenza al Sindaco del Comune di Bagno a Ripoli.

Con successivo invio tramite PEC del 29/3/2022 (ns. prot. n. 2022/23784) il [redacted] ha lamentato di non aver «ancora ricevuto alcuna risposta da codesto Ente di controllo regionale. Vorremmo conoscere la posizione di controllo istituzionale nel caso di specie, prima di proseguire nella ns. azione a tutela della salute pubblica, coinvolgendo anche gli organi di stampa e i mass media». Non risulta che tale sollecito sia stato inviato ad altri Enti.

L'esposto si riferisce, in tutta evidenza, alla tratta di autostrada A1 tra Firenze Sud e Incisa Valdarno, con particolare riferimento al Lotto 1 Nord (tra il casello di Firenze Sud e l'area di servizio “Chianti”), che attraversa l'abitato della frazione Antella, nel territorio del Comune di Bagno a Ripoli.

Riferimenti

- Legge 26 ottobre 1995, n. 447 “Legge quadro sull'inquinamento acustico”, con particolare riferimento agli artt. 8, 9, 11, 14;
- Decreto del Ministro dell'Ambiente 29 novembre 2000 “Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore”;
- D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 “Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447”, con particolare riferimento agli artt. 3, 5, 6, 7, 8, nonché alla Tabella 2

dell'Allegato 1;

- D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale", con particolare riferimento all'art. 28;
- Decreto del Ministro della Transizione Ecologica 25 giugno 2021, n. 265 "Modalità di funzionamento degli Osservatori ambientali";
- Decreto del Ministro della Transizione Ecologica 20 gennaio 2022, n. 30 "Istituzione del Comitato di Controllo A1";
- Decreto del Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali DSA-DEC-2008-0001717 del 17/12/2008 "Autostrada A1 Milano-Napoli. Ampliamento terza corsia Barberino-Incisa Valdarno: tratto Firenze Sud-Incisa Valdarno" (pronuncia di compatibilità ambientale)¹;
- Comitato di Controllo A1 presso il Ministero della Transizione Ecologica "Note ed esposti pervenuti nel corso dell'anno 2021 relativi al rumore lungo l'autostrada A1", prot. CA1/2021/000007/EU del 22/10/2021 (allegata alla presente).

I contenuti dell'esposto/petizione

Nell'esposto/petizione vengono anzitutto sviluppate le seguenti valutazioni, al momento non suffragate da rilievi fonometrici:

- *«dopo la realizzazione della galleria artificiale ad Antella, si sta registrando una situazione di inquinamento acustico, divenuto un fattore di nocività ambientale e pregiudizio per la salute pubblica ormai non più sopportabile per i residenti»;*
- *«anche a Ponte a Ema si sta registrando una situazione di inquinamento acustico non più sopportabile, causata dalla mancata installazione di barriere acustiche in carreggiata nord a protezione di tutta la frazione»;*
- *«il sistema di barriere acustiche installate risulta insufficiente a contenere il rumore derivante dal traffico veicolare e che, anzi, il rumore percepito è fortemente aumentato per le abitazioni poste sia in carreggiata nord sia in quella sud e nella percezione psico fisica dei residenti ad ogni ora del giorno e, ancor più fastidioso, nelle ore notturne».*

A fronte di ciò gli Enti competenti, secondo gli esponenti, avrebbero *«sostanzialmente risposto che i lavori per la realizzazione dell'ampliamento non sono ancora conclusi e che una campagna di monitoraggio acustico potrà essere avviata soltanto post operam».*

Alla luce di tali considerazioni, con l'esposto/petizione viene chiesto agli Enti in indirizzo (ARPAT e AUSL Toscana Centro):

- *«di verificare, con urgenza, se siano rispettati i limiti acustici secondo le normative vigenti in materia ambientale e sanitaria, anche in questa fase di esecuzione delle opere»;*
- *«di adoperarsi, per quanto di propria competenza, affinché siano attivate tutte le mitigazioni acustiche possibili, anche in via provvisoria, perché sia effettivamente tutelata la salubrità degli ambienti di vita dei cittadini, nonché la salute individuale e collettiva».*

Valutazioni e considerazioni

Si ricorda che l'ampliamento della tratta autostradale oggetto dell'esposto/segnalazione è stato sottoposto al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), concluso con prescrizioni nel 2008 (Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali DSA-DEC-2008-0001717 del 17/12/2008). In tale contesto, l'ampliamento alla terza corsia deve essere corredato delle mitigazioni acustiche necessarie a garantire il rispetto dei limiti fissati dal D.P.R. 142/2004. Mitigazioni, peraltro, pressoché assenti o comunque minimali nell'assetto dell'A1 precedente al suo ampliamento.

In base al citato Decreto DEC-2008-0001717 del 17/12/2008 e all'art. 28 del D.Lgs. 152/2006, il Comitato di Controllo A1 (un Osservatorio ambientale) si occupa del controllo delle prescrizioni derivanti dal provvedimento di conclusione della VIA; il Comitato (di cui fa parte anche ARPAT) è appositamente costituito dal Ministero dell'Ambiente (ora Ministero della Transizione Ecologica) ed ha anche compiti di sorveglianza circa la corretta esecuzione del monitoraggio ambientale, anch'esso prescritto al termine del procedimento VIA, la cui esecuzione è a carico del proponente l'opera (nel caso in esame, la società Autostrade per l'Italia).

¹ Reperibile sul sito internet del Ministero della Transizione Ecologica: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/92>.

Le funzioni e la composizione del Comitato di Controllo A1 sono state recentemente novellate con il D.M. 265/2021 e con il D.M. 30/2022.

Le barriere acustiche già installate, la galleria artificiale in località Antella e le altre mitigazioni acustiche previste dal progetto di ampliamento alla terza corsia della tratta di A1 in esame, incluse le verifiche fonometriche (da effettuarsi nel rispetto del D.M. 29/11/2000 e del D.P.R. 142/2004) sono perciò poste sotto la vigilanza del Comitato di Controllo A1, almeno fino al completamento della fase *post operam*.

Come risulta dalla nota del Comitato di Controllo A1 del 22/10/2021 (allegata alla presente ed inviata allo stesso [redacted]), il suddetto organismo è consapevole della necessità di accelerare le operazioni di verifica acustica del sistema di mitigazioni già largamente installato nella porzione di A1 che attraversa la frazione Antella. In tal senso in più occasioni ha sollecitato Autostrade per l'Italia a completare non tanto l'ampliamento alla terza corsia (che nella porzione di A1 qui in esame è pressoché conclusa), quanto la messa in opera di tutte le mitigazioni acustiche previste.

L'ultima informativa messa a disposizione da Autostrade per l'Italia (risalente al 24/2/2022) mostra come la maggior parte delle barriere acustiche siano completate, mentre di alcune (FO04, FO05, FO06, FO07, FO08, FO15, FO24 bis, FO28, FO29, FO31 bis, FO69 CDS, FO32, FO34, FO36, FO70 [ex FO37]) è previsto il completamento tra marzo e giugno 2022². Inoltre:

- è stata completata l'installazione del sistema di insonorizzazione del giunto in corrispondenza viadotto sul Fiume Ema;
- la stesa del tappeto di usura sul manto stradale, con funzioni fonoassorbenti, è prevista per il mese di aprile 2022.

Il Comitato di Controllo A1 è al momento in attesa di ricevere da Autostrade per l'Italia un'informativa più aggiornata sullo stato di attuazione delle mitigazioni predette.

Alla luce di queste circostanze, ma anche delle plurime sollecitazioni pervenute da alcuni residenti oltre che dal Comune di Bagno a Ripoli, già nell'autunno 2021 il Comitato di Controllo A1 ha proposto a società Autostrade per l'Italia (e quindi alla società Tecne incaricata dei monitoraggi ambientali) di non attendere il completamento dell'ampliamento alla terza corsia di tutta la tratta Firenze Sud-Incisa Valdarno per avviare le prime fonometrie, bensì di anticiparle non appena completate le mitigazioni sopra descritte onde verificarne l'efficacia - ai fini del rispetto dei limiti acustici "al recettore" - nella porzione di A1 che attraversa la frazione Antella: quindi subito dopo la primavera 2022. Ciò, nello stesso interesse dei cittadini della zona, a condizione che:

- la posa in opera delle barriere acustiche e del manto di usura sia completata;
- i volumi di traffico che interessano la tratta di A1 in esame siano paragonabili a quelli precedenti all'emergenza COVID-19 (l'adozione delle misure nazionali di contenimento della pandemia ha infatti determinato un'accentuata diminuzione dei flussi di traffico per buona parte dell'anno 2020 e dell'anno 2021).

E' peraltro pacifico che la realizzazione delle fonometrie di verifica - da effettuarsi nel rispetto delle norme tecniche vigenti - è condizione essenziale per l'accertamento dell'efficacia delle misure di contenimento del rumore dovuto al traffico che impegna l'A1 e quindi per la predisposizione di eventuali mitigazioni suppletive.

In tal senso ARPAT sostiene l'azione del Comitato di Controllo A1³ ed ha già avuto cura nei mesi scorsi di incontrare i rappresentanti di Autostrade per l'Italia e Tecne, d'intesa con il Comitato ed alla presenza dei rappresentanti e tecnici del Comune di Bagno a Ripoli, al fine di abbreviare quanto possibile i tempi tecnici per l'effettuazione delle prime fonometrie. In tale contesto ad ARPAT spetta il compito di supervisionare e valutare, sul piano tecnico, il monitoraggio che sarà condotto, suggerendo al Comitato di Controllo A1 ed al Comune di Bagno a Ripoli - secondo le rispettive competenze - le eventuali ed ulteriori misure di mitigazione acustica, qualora dovesse emergere il superamento dei limiti fissati dal

2 Il complesso del sistema di barriere acustiche previsto dal progetto (aggiornamento giugno 2020) è pubblicato sul sito internet del Comitato di Controllo A1, nel paragrafo "Elaborati progettuali", sottoparagrafo "Barriere antifoniche":

<https://firenzesudincisa.comitatocontrolloa1.it/?session=0S1328889078817679877679K74&syslng=ita&sysmen=1&sysind=2&sysub=2&nvg=1&sysfnt=0>.

Per la porzione di A1 che attraversa la frazione Antella si può visionare la tavola 1-2 (https://firenzesudincisa.comitatocontrolloa1.it/DATA/Planimetria_delle_tipologie_architettoniche_tavola_1-2.pdf).

3 Si veda anche il comunicato stampa ARPAT "A1 Firenze Sud-Incisa - dopo la primavera 2022 la prima campagna di misure fonometriche", 9/11/2021: <http://www.arpat.toscana.it/notizie/comunicati-stampa/2021/a1-firenze-sud-incisa-dopo-la-primavera-2022-la-prima-campagna-di-misure-fonometriche>.

D.P.R. 142/2004. Lo stesso art. 6 del D.P.R. 142/2004, insieme a quanto disposto in merito all'ottemperanza alle prescrizioni impartite al termine del procedimento VIA (commi 5, 6 e 7, art. 28 del D.Lgs. 152/2006), consente infatti di correggere/integrare il sistema di mitigazioni previsto dal progetto, anche qualora «*si accerti la sussistenza di impatti ambientali negativi, imprevisti, ulteriori o diversi, ovvero di entità significativamente superiore a quelli valutati nell'ambito del procedimento di VIA*».

Tutto ciò riassunto e ricordato, tenuto conto:

- del contesto operativo e normativo sopra descritto;
- della fase di realizzazione dell'opera e delle mitigazioni acustiche di progetto;
- del fatto che la tratta di A1 in esame è in esercizio nella configurazione originaria dagli anni '60;
- delle caratteristiche del rumore determinato dal traffico autostradale;

a giudizio di chi scrive le molestie acustiche lamentate non appaiono attribuibili ad «*eccezionali ed urgenti necessità di tutela della salute pubblica o dell'ambiente*», condizione posta dall'art. 9 della Legge 447/1995 affinché le Autorità competenti (Sindaco, Presidente della Provincia, Presidente della Giunta regionale, Prefetto, Ministro dell'Ambiente) possano disporre «*il ricorso temporaneo a speciali forme di contenimento o di abbattimento delle emissioni sonore, inclusa l'inibitoria parziale o totale di determinate attività*», facoltà peraltro riservata al Presidente del Consiglio dei Ministri nel caso dei servizi pubblici essenziali.

La suddetta valutazione si riferisce in particolare agli aspetti ambientali, di competenza di ARPAT, essendo invece la valutazione sulla salute pubblica rimessa all'Azienda USL Toscana Centro, cui la presente è inviata per doverosa conoscenza e per le valutazioni del caso.

Rimane confermato l'impegno dell'Agenzia nell'accompagnare e controllare l'effettiva messa in opera delle misure di contenimento del rumore autostradale, nei limiti e con le finalità previste dalle norme vigenti.

Con i più cordiali saluti.

Il Responsabile del Settore VIA/VAS
Dott. *Antongiulio Barbaro* (*)

La Responsabile del Settore Agenti fisici
Dott. *Cristina Giannardi* (*)

Allegato: Comitato di Controllo A1 presso il Ministero della Transizione Ecologica "Note ed esposti pervenuti nel corso dell'anno 2021 relativi al rumore lungo l'autostrada A1", prot. CA1/2021/000007/EU del 22/10/2021.

(*) 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



Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo (CRESS)

Comitato di Controllo di cui all'art. 1, comma 4, istituito con decreto
DVA/DEC/2012/43 del 29/02/2012 e ss.mm.

Alla c.a. dei cittadini del Comune di Bagno a Ripoli che
hanno segnalato disturbi acustici attribuiti
all'autostrada A1
(vedi elenco allegato)

e p.c. Al Comune di Bagno a Ripoli
comune.bagno-a-ripoli@postacert.toscana.it

Alla Società Autostrade per l'Italia
autostradeperlitalia@pec.autostrade.it

OGGETTO: Note ed esposti pervenuti nel corso dell'anno 2021 relativi al rumore lungo l'autostrada A1

Negli scorsi mesi sono pervenute a questo comitato alcune note ed esposti sul tema del disturbo acustico derivante dalla messa in esercizio della terza corsia lungo la tratta di A1 che interessa l'abitato di Antella, in Comune di Bagno a Ripoli, riguardo i quali pare doveroso fornire i seguenti riscontri.

Si fa anzitutto presente che del controllo delle prescrizioni derivanti dai provvedimenti di VIA relative al progetto della tratta autostradale in esame (Firenze Sud-Incisa Valdarno) si occupa il Comitato di Controllo A1, appositamente costituito dal Ministero dell'Ambiente (ora Ministero della Transizione Ecologica) al termine del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) conclusosi con il Decreto DSA-DEC-2008-1717 del 17/12/2008 2. Del Comitato di Controllo A1 fanno parte rappresentanti del Ministero della Transizione Ecologica, del Ministero della Cultura, della Regione Toscana, della Città Metropolitana di Firenze, dei Comuni attraversati dall'opera, dell'ARPAT, dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, di Autostrade per l'Italia³.

Il Comitato di Controllo A1, che si riunisce mensilmente per valutare l'evolversi dei lavori e dei relativi monitoraggi ambientali, ha compiti di sorveglianza sul buon andamento dei lavori, con specifico riferimento come detto alle prescrizioni ambientali imposte ad Autostrade per l'Italia ed alle

- 1 Informazioni e documenti sul progetto sono disponibili sull'apposito sito internet curato da Autostrade per l'Italia: <https://firenzesudincisa.comitatocontrolloa1.it/>.
- 2 Documentazione utile riferita a tale procedimento è pubblicata sul sito internet del Ministero della Transizione Ecologica: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/92/128>.
- 3 Composizione e funzioni del Comitato di Controllo A1 sono riassunte alla seguente pagina internet: <https://www.comitatocontrolloa1.it/>.

società incaricate della realizzazione dell'opera, con il provvedimento di VIA. Inoltre il Comitato vigila sul monitoraggio ambientale delle diverse componenti potenzialmente impattate (atmosfera, rumore, vibrazioni, acque, ecc.), anche al fine di valutare la necessità di eventuali correttivi o misure di mitigazione suppletive rispetto a quelle già previste nelle diverse fasi di approvazione dell'opera.

Le prescrizioni ambientali definite con il provvedimento VIA, peraltro, si aggiungono alle norme ambientali vigenti, che devono comunque essere applicate.

Per quanto concerne il rumore in fase di esercizio (quindi a lavori ultimati) la norma principale di riferimento sarà il Decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 2004, n. 142 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447"⁴, che stabilisce: le categorie di strade cui si applicano le norme di tutela dal rumore, le fasce territoriali di tutela ed i rispettivi valori limite presso i "ricettori" nell'intorno delle strade (Allegato 1), gli interventi ammessi per conseguire il rispetto dei limiti, i sistemi di monitoraggio idonei per le verifiche strumentali.

Ciò premesso, il Comitato di Controllo A1 ha discusso nella seduta del 15/9/2021 in merito ai vari esposti giunti da alcuni cittadini della zona di Antella ed ha acquisito informazioni aggiornate sulla situazione dei lavori che interessano tale tratta autostradale.

Riguardo gli esiti di tale approfondimento, preliminarmente pare opportuno far presente che l'apertura al traffico delle tre corsie per senso di marcia avvenuta all'inizio del mese di agosto 2021 non ha coinciso con la conclusione di tutte le attività di realizzazione delle opere previste. Si è trattato difatti di una cosiddetta "apertura funzionale", mirante a ridurre per quanto possibile i disagi causati agli utenti della A1 dai cantieri che hanno impegnato a lungo la carreggiata, ma le cui condizioni d'esercizio non sono rappresentative della funzionalità dell'opera a lavori ultimati.

In particolare, il Comitato di Controllo A1 ha potuto accertare che alla data di stesura della presente (30/9/2021) devono essere conclusi diversi interventi, il cui obiettivo è peraltro proprio il completamento del sistema di mitigazioni acustiche progettato per la tratta in questione.

Nel dettaglio:

- ✓ è da completare la posa in opera di una serie di barriere acustiche, tra cui alcune "parti speciali" di raccordo con altri elementi dell'opera (quali i giunti del viadotto sul Fiume Ema o i pannelli a messaggio variabile per gli utenti della A1). Il completamento del sistema di barriere avverrà progressivamente: la sua conclusione è prevista per la fine di marzo 2022;
- ✓ la realizzazione del giunto a bassa emissione acustica installato presso il viadotto sul Fiume Ema non è ancora completata a causa di un ritardo da parte del fornitore di alcuni elementi di finitura. Il completamento della fornitura è previsto entro la fine del 2021;
- ✓ risulta da completare la riorganizzazione dell'area di servizio "Chianti" ivi incluse le rampe carrabili previste dal progetto ed il conseguente sistema di barriere acustiche. Risulta che anche questa parte del progetto sarà completata entro marzo 2022;
- ✓ il manto di asfalto steso per il tratto di circa 4,5 km aperto nell'agosto 2021 (dal casello Firenze Sud all'area di servizio "Chianti") è provvisorio in quanto privo del tappeto di usura, con caratteristiche fonoassorbenti. La stesa del tappeto di usura è prevista entro la fine di febbraio 2022, una volta completata la riorganizzazione dell'area di servizio "Chianti" e delle relative rampe.

4 Il D.P.R. 142/2004 è consultabile sul sito internet Normattiva:

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.del.presidente.della.repubblica:2004-03-30:142>.

Terminate le suddette attività e verificata la regolarità e rappresentatività dei flussi di traffico veicolare che impegnano l'autostrada, rispetto al regime "tipico" della tratta in esame (che, in particolare nella tratta compresa tra l'area di servizio Chianti e località Osteria Nuova, potrebbe essere condizionata dall'effettiva entrata in esercizio della variante e della nuova galleria), il Comitato intende avviare una prima campagna di misure fonometriche presso i "ricettori" nell'intorno dell'asse autostradale al fine di verificare il rispetto dei limiti fissati dal già citato D.P.R. 142/2004.

Come già avvenuto lungo altre tratte della A1, infatti, l'efficacia del sistema di mitigazione acustica progettato deve essere verificato ed eventualmente corretto (nei modi previsti dall'art. 6 del D.P.R. 142/2004), qualora dovesse emergere il mancato rispetto dei limiti. Tale attività di controllo *ex post* dell'efficacia delle misure, che sarà promossa dal Comitato di Controllo A1 con il supporto di ARPAT ed in coordinamento con i Comuni, sarà realizzata a carico di Autostrade per l'Italia che a tal fine si avvarrà di tecnici esterni (società Tecne).

Le suddette fonometrie, che dovranno essere realizzate presso i "ricettori" considerati critici (a partire da quelli collocati entro le fasce territoriali di tutela fissate dal D.P.R. 142/2004), potranno perciò essere avviate, in esito al completamento delle attività sopra elencate, non prima di aprile 2022. A tal fine, con modalità che saranno stabilite nei prossimi mesi e dopo una valutazione di criticità da parte del Comitato di Controllo A1, saranno censiti i "ricettori" che potrebbero essere interessati da superamenti dei limiti di legge, ponendo a riguardo particolare (ma non esclusiva) attenzione ai casi di disturbo già segnalati, al fine di preordinare al meglio le verifiche più opportune. I soggetti interessati potranno poi essere contattati dalla società incaricata delle misurazioni per acconsentire all'installazione della strumentazione necessaria presso le abitazioni.

Terminata la fase di monitoraggio il Comitato di Controllo valuterà le eventuali conseguenti azioni di mitigazione suppletive che dovessero rendersi necessarie.

Distinti saluti.

Dott. Ing. *Antonio Domenico Milillo*
Presidente del Comitato di Controllo A1
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

All: c.s.

Ap/Cb