



## PROVINCIA DI PIACENZA

*AREA «PROGRAMMAZIONE – INFRASTRUTTURE – AMBIENTE»*

OGGETTO: CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE CONVOCATA, AI SENSI DEGLI ARTT. 14 E 27 DELLA L.R. N. 20 DEL 24.3.2000, ALL'INTERNO DEL PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE.

**Seduta del 26 febbraio 2008**  
**c/o Sala consiliare della Provincia di Piacenza – ore 9,30**

### **VERBALE**

All'incontro sono presenti i Rappresentanti dei seguenti Enti ed Amministrazioni:

Provincia di Lodi, Servizio Tecnico dei bacini degli affluenti del Po, Asl di Piacenza, Arpa di Piacenza, Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici, Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio per le province di Parma e Piacenza, Consorzio bacini piacentini di Levante, A.T.O. di Piacenza, Tempi Agenzia S.p.A., Trenitalia S.p.A., Autostrade per l'Italia S.p.A., Satap S.p.A., Autostrade Centro Padane S.p.A., Comune di Bobbio, Comune di Cadeo, Comune di Calendasco, Comune di Caorso, Comune di Carpaneto, Comune di Castell'Arquato, Comune di Castel San Giovanni, Comune di Castelvetro P.no, Comune di Coli, Comune di Cortemaggiore, Comune di Farini, Comune di Gazzola, Comune di Gragnano T.se, Comune di Lugagnano V.T., Comune di Monticelli d'Ongina, Comune di Ottone, Comune di Piacenza, Comune di Pianello, Comune di Podenzano, Comune di Pontenure, Comune di Rottofreno, Comune di S. Giorgio P.no, Comune di Villanova, Legambiente Circolo di Piacenza, Associazione Ambiente e Lavoro di Piacenza, Confindustria Piacenza, C.N.A., Unione prov.le Commercianti, Ordine professionale Ingegneri, Ordine professionale Agronomi Forestali, Ordine professionale Architetti.

Per la Regione Emilia-Romagna sono presenti Federica Fiumi e Alfonso Barba, Funzionari del Servizio "Programmazione territoriale e sviluppo della montagna", Denis Barbieri del Servizio "Infrastrutture Viarie e Intermodalità", Laura Brugnolo del Servizio "Ferrovie", Giuliana Chiodini Servizio "Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi Mobilità".

Gli atti di delega dei soggetti che partecipano alla Conferenza in sostituzione dei legali rappresentanti delle Amministrazioni e degli Enti convocati vengono conservati tra la documentazione della Conferenza.

L'argomento all'ordine del giorno è il seguente:

- Esame dei contenuti del Quadro Conoscitivo e del Documento Preliminare relativamente alle tematiche attinenti al sistema infrastrutturale.

**Presiede il Presidente della Provincia di Piacenza, Gian Luigi Boiardi** che saluta i partecipanti e cede la parola ai relatori previsti per questa seduta.

Gli interventi in programma sono affidati a:

- Gianni Gazzola, Dirigente in staff del Servizio Pianificazione Territoriale e Ambientale;
- Fabio Torta, Consulente Società TRT Trasporti e Territorio s.r.l. di Milano;
- Vittorio Silva, Dirigente Coordinatore dell'Area Programmazione, Infrastrutture, Ambiente;
- Davide Marengi, Dirigente del Servizio Infrastrutture Stradali e Viabilità;
- Gianbattista Volpe, Dirigente del Servizio Trasporti e Attività Produttive.

Prende la parola l'**Ing. Gianni Gazzola** presentando i contenuti della tavola C2.b del Quadro Conoscitivo del sistema territoriale relativo allo stato di attuazione del PTCP in merito alle infrastrutture stradali di rango territoriale.

In specifico gli interventi stradali realizzati o in fase di avanzata analisi e progettazione esecutiva, su nuova sede, ricadono nei territori dei comuni di Cadeo, Castelvetro, Fiorenzuola, Lugagnano, Piacenza, Podenzano, Pontenure, S. Giorgio e Travo.

Richiama inoltre le previsioni viabilistiche inserite nei recenti strumenti urbanistici comunali (PSC) approvati: in particolare le tangenziali dei centri di Borgonovo, Cadeo, Carpaneto ed il raccordo tra SP6bis e SP31 nel comune di Castell'arquato.

L'aggiornamento ha interessato anche lo stato d'attuazione, gli elementi puntuali di criticità del sistema stradale, evidenziando quelli già risolti e quelli in fase di risoluzione.

L'elaborazione cartografica, della citata C2.b alla scala 1:50.000, è stata costruita sulla base della tavola I1 del vigente PTCP in cui sono rappresentati tutti gli interventi sulla viabilità previsti differenziati sia per modalità realizzativa che per gerarchia dell'infrastruttura interessata.

Egli ha infine ripreso, in quanto connesso con le ipotesi progettuali previste nella variante in oggetto, come nel vigente Piano, il collegamento della Cispadana, in continuità col tracciato della provincia di Parma, che si snoda da Villanova fino a Castelvetro per raccordarsi alla SS234 in provincia di Cremona attraverso la nuova bretella autostradale col nuovo ponte sul

Po, nonché il tracciato che collega Villanova alla Padana Inferiore in prossimità di Caorso attraverso l'SP41 di S.Pietro e l'SP20 di Polignano. Come si riscontra, il collegamento est - ovest di pedemonte, anch'esso presente nel PRIT regionale come la Cispadana, che collega la valle dello Stirone, al confine con Parma, alla ex SS412 nel comune di Pianello è da realizzarsi attraverso una rifunzionalizzazione di tratti stradali già esistenti per adeguarli allo standard IV CNR.

L'Ing. Fabio Torta illustra, poi, le analisi sui flussi di traffico, il modello di analisi utilizzato per valutare gli interventi considerati e i principali scenari esaminati.

In particolare sono stati analizzati i seguenti quattro scenari:

Scenari infrastrutturali			Ipotesi di progetto	
0	Scenario di riferimento			
1	Sviluppo e potenziamento della Y coricata	1a	Variante alla via Emilia	Asse ad una carreggiata, una corsia per senso di marcia
		1b	Potenziamento del collegamento Piacenza-Cortemaggiore (riqualificazione della ex SS 587)	Asse ad una carreggiata, una corsia per senso di marcia
2	Asse pedemontano	Nuovo tracciato pedemontano, cui si somma la variante alla via Emilia (1a)		Asse ad una carreggiata, una corsia per senso di marcia Asse di scorrimento veloce a due carreggiate, senza pedaggio Asse di scorrimento veloce a due carreggiate, a pedaggio
3	Raccordo sud città di Piacenza	3a	Nuovo tracciato	Asse ad una carreggiata, una corsia per senso di marcia Asse di scorrimento veloce a due carreggiate, senza pedaggio Asse di scorrimento veloce a due carreggiate, a pedaggio
				3b
		3c	Variante al nuovo tracciato	Asse di scorrimento veloce a due carreggiate, senza pedaggio Asse di scorrimento veloce a due carreggiate, a pedaggio
4	Interventi locali	Riqualificazioni e varianti di carattere locale		Strade a una corsia per senso di marcia

Per ciascuno di questi le analisi di domanda e offerta di mobilità sono state condotte con riferimento ad un orizzonte temporale di medio termine (2015) e di lungo termine (2020).

Presenta poi i risultati ottenuti in termini di flussi di traffico attratti dalla nuova viabilità, di modifiche dei flussi sulla rete principale, di emissioni.

A seguire il **Dott. Vittorio Silva** presenta i principali interventi previsti dal Documento Preliminare, che si prefiggono i seguenti 4 obiettivi:

1. Rafforzare le connessioni con la grande rete di collegamento nazionale/regionale e la rete regionale di base;
2. Potenziare le connessioni trasversali interne al territorio provinciale;
3. Incrementare la capacità di servizio delle connessioni radiali con il capoluogo;
4. Decongestionare gli assi viari di attraversamento dei principali centri urbani.

Prosegue quindi con la descrizione dei seguenti interventi:

*Obiettivo 1*

- Realizzazione del nuovo ponte sul Po nel quadrante est di Piacenza, secondo l'impostazione progettuale già consolidata;
- Riorganizzazione della viabilità nella zona di Castelvetro con nuovo ponte sul Po, attualmente in corso di Valutazione di Impatto;
- Prolungamento dell'asse cispadano; il tracciato attualmente previsto, andrà verificato alla luce della recente ipotesi di apertura di un nuovo casello in comune di San Pietro in Cerro in prossimità della località La Secca (Comune di Monticelli d'Ongina).

*Obiettivo 2:*

- Realizzazione di un asse pedemontano (il tracciato viene illustrato in dettaglio dal Dott. Marengi);
- Completamento della tangenziale sud di Piacenza;
- Variante alla SS 9 Via Emilia (il tracciato viene illustrato in dettaglio dal Dott. Marengi);
- Potenziamento S.P. n° 10R Padana Inferiore nella porzione a Est del capoluogo.

*Obiettivo 3:*

- Interventi vari di adeguamento/riqualificazione della SS45 da effettuarsi prevalentemente in sede;
- Variante alla 654R nel tratto Ponte dell'Olio – Podenzano.

*Obiettivo 4:*

<b>Comune</b>	<b>Intervento</b>
Castel S. Giovanni	Tangenziale Nord – in variante alla S.P. n. 10R
Caorso	Ridefinizione della viabilità tangenziale
Castelvetro	Tangenziale di S. Giuliano
Cortemaggiore	Tangenziale in variante alla S.P. n. 587R e alla S.P. n. 462R
Gragnano	Tangenziale in variante alla S.P. n. 7
Lugagnano	Nuovo raccordo tra SP21 e SP4 con nuovo p.te Arda

<b>Comune</b>	<b>Intervento</b>
Pianello - Nibbiano	Tangenziale di Trevozzo in variante al 412R
Pontenure	raccordo SP32 - SS9;
San Giorgio	Tangenziali di Rizzolo e Godi
San Giorgio - Podenzano	Variante alla S. P. n. 6 di Crocetta e S. Polo
Bettola	Tangenziale all'abitato
Bettola	Variante del Rio Camia
Farini	Variante ovest dell'abitato con nuova sede fino a ponte loc. Cantoniera su S.P. n° 654R
S. Pietro in Cerro	Tangenziale Ovest in variante al centro abitato
Podenzano	Connessione tra la 654 R e la variante
Ponte dell'Olio	Variante sud-est all'abitato, tra S.P. n° 36 e S.P. n° 654 R

Il **Dott. Davide Marengi** illustra, poi, le proposte di classificazione tecnico-funzionale della rete viaria provinciale ai sensi del nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 285/ 92).

Afferma che, per la gestione della rete viaria, assume un ruolo importante la classificazione della rete stradale in quanto presupposto indispensabile per la regolamentazione della circolazione (limiti generali di velocità, segnaletica, ecc.), per valutare le tipologie di interventi ammissibili ai fini della tutela della proprietà stradale (distanza per la costruzione di edifici o di manufatti a margine della strada, requisiti degli accessi ed organizzazione delle intersezioni), ecc.

Il Nuovo Codice della Strada, infatti, nel disciplinare la materia, fa esplicito riferimento alla citata classificazione: all'art. 2 vengono definite e descritte le caratteristiche che devono avere le strade sia dal punto di vista tecnico – funzionale sia dal punto di vista amministrativo.

Dal punto di vista costruttivo, tecnico e funzionale vengono definite le seguenti tipologie con le relative caratteristiche minime:

- A - Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

- B - Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.
- C - Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.
- D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.
- E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.
- F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.
- F bis - Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

Per le esigenze di carattere amministrativo e con riferimento all'uso e alle tipologie dei collegamenti svolti, le strade extraurbane classificate B, C ed F sono distinte in strade «statali», «regionali», «provinciali», «comunali».

Il Nuovo Codice della Strada, all'art. 13, dispone che il Ministero competente debba emanare, con riferimento alla citata classificazione, le norme sia per la costruzione delle nuove arterie sia per la classificazione delle strade esistenti.

Con il D.M. 5.11.01 - Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade – sono state stabilite le “regole” per le nuove costruzioni mentre non si hanno ancora gli strumenti per la classificazione della rete esistente.

Peraltro, tenuto conto di quanto disciplinato dall'art. 2 c. 8 del Regolamento di esecuzione e attuazione del Nuovo Codice della Strada (DPR n. 495/92), in attesa dell'emanazione delle norme tecniche per la classificazione delle strade esistenti, è possibile, ai fini dell'applicazione

delle norme in materia di sicurezza della circolazione, procedere alla classificazione delle strade provinciali tenuto conto delle caratteristiche minime indicate dall'art. 2 del Codice.

Applicando tale possibilità emergono immediatamente le differenze tra le caratteristiche delle strade di nuova costruzione e quelle esistenti.

Esempio: le strade *LOCALI* di nuova costruzione hanno sempre una corsia per senso di marcia mentre, quelle esistenti, per essere tali, hanno dimensioni che non consentono l'individuazione delle corsie di marcia (misura minima per l'individuazione di due moduli di corsia da 2,75 m con le relative strisce di margine è pari a m 5,62). Nel caso delle arterie Provinciali la S.P. N. 10 di Gropparello ne è un esempio: la maggior parte del tracciato ha una ampiezza inferiore a 5,60 m e, pertanto, non è possibile individuare il modulo di corsia per senso di marcia e, quindi, è riconducibile ad una *strada locale*; il recente intervento di adeguamento del tratto iniziale, effettuato in conformità al D.M. 5.11.01, pur mantenendo la definizione di *strada locale* ha imposto la realizzazione di una sezione stradale con una ampiezza di 8,50 m e, quindi, con una dimensione che consente l'individuazione di una corsia per senso di marcia.

In definitiva, per le strade di nuova costruzione e nell'adeguamento di quelle esistenti prevale la funzionalità assoluta dall'arteria ai fini della classificazione e non le caratteristiche di cui all'art. 2 del Codice.

Applicando i criteri di cui all'art. 2 del Codice alle strade provinciali esistenti si ottiene la classificazione riportata nella tavola C1.h del Quadro Conoscitivo.

Tra le conseguenze più rilevanti, per i relativi risvolti in materia urbanistica, della suddetta classificazione sono le diverse ampiezze delle fasce di rispetto stradale. In particolare si ritiene di poter superare la classificazione di cui al DM 01.04.1968, ai fini dell'applicazione delle fasce di rispetto stradale e delle relative norme in quanto, queste ultime, sono elementi a tutela della sicurezza della circolazione.

Inoltre, ai sensi dell'art. 4 del D. Lgs. n. 285/92, tutti i comuni del territorio piacentino hanno provveduto alla delimitazione dei centri abitati presenti nel proprio territorio, pertanto, può essere superata la disposizione di cui all'art. 234 c. 5 del Codice che rimanda l'entrata in vigore delle norme sulle fasce di rispetto alla delimitazione dei centri abitati e alla classificazione delle strade.

Pertanto l'approvazione della suddetta classificazione comporterà l'applicazione delle seguenti fasce di rispetto:

Tipologia strada	Caratteristiche	Fascia di rispetto (m)*
A - Autostrade	Pedaggio	60
B - Strade extraurbane principali	2 carreggiate indipendenti	40
C - Strade extraurbane secondarie	2 corsie e banchine	30
D - Strade urbane di scorrimento	2 carreggiate indipendenti	
E - Strade urbane di quartiere	2 corsi, banc. e marciap.	
F - Strade locali		20

\* Deroghe per aree edificabili o trasformabili

Inoltre, come anticipato, potranno essere più facilmente applicate le diverse norme che rimandano alla classificazione tecnico funzionale di cui all'art. 2 del Codice, tra cui anche la L. 1 Agosto 2002, n. 168 che disciplina l'individuazione dei tratti in cui è *consentita l'installazione dei mezzi tecnici di controllo finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni*.

Termina l'**Arch. Gianbattista Volpe** con un intervento sul tema della mobilità integrativa.

Introduce asserendo che il *sistema della mobilità* costituisce una componente di primaria importanza nell'elaborazione del PTCP per la forte implicazione instaurata tra accessibilità, assetto ed uso funzionale del territorio. Le reti per i trasporti sono parte strutturale, supporto al sistema insediativo e produttivo ma anche fonte di conflitti d'uso, frammentazione territoriale e nuova istanza di servizi.

Sottolinea il fatto che un'attenta pianificazione territoriale può incidere sulle peculiarità della *richiesta di mobilità* (e sull'incremento dell'attuale trend degli *spostamenti di persone o merci*) nei prossimi anni, promuovendola o contenendola, supportando le infrastrutture veramente necessarie, ma al contempo controllandone attentamente gli effetti indotti negativi.

Evidenzia che la moltiplicazione delle *polarizzazioni e tipologie di interscambio* disegna inoltre una più complessa rete di itinerari e luoghi per l'intermodalità, in cui la circolazione diventa anche un problema di ricomposizione urbanistica, di progettazione di nuovi modi di vita, di riconoscibilità degli spazi, ovvero di attuazione globale del *sistema integrato trasporti*.

Nel caso specifico di Piacenza, la tematica assume particolare importanza anche per la consistenza dei flussi ed il ruolo inter-regionale di *snodo* che la provincia svolge tra *Emilia Romagna, Lombardia e Liguria*. Più in generale la rete infrastrutturale esistente riflette le caratteristiche morfologiche, la dinamica insediativa e la struttura socioeconomica che li ha generati e quindi trasformati.

Nell'ultimo periodo numerosi e positivi sono risultati gli interventi attivati sulla grande viabilità principale, rotonde urbane o sulle tangenziali dei maggiori centri del piacentino, per non citare le ricadute legate al nuovo tracciato dei *Treni ad Alta Capacità* tale da favorire indirettamente un netto miglioramento anche a livello regionale o pendolare su ferro (integrazione modale col trasporto su gomma) o per la potenziale seppure problematica riconversione dello scalo aeroportuale di

S.Damiano.

L'imminente avvio delle opere di rifacimento della *conca di Isola Serafini* sembra d'altra parte favorire di nuovo tutte le potenzialità legate al trasporto fluviale e alla navigazione diportistica sul Po, anche a monte dello sbarramento ENEL, se per tempo attrezzato lungo il suo corso con idonee strutture di supporto ed approdo controllato.

Richiama il fatto che il trasporto pubblico provinciale ha sempre manifestato notevoli difficoltà sia a guidare sia ad adeguarsi al diffondersi della domanda di spostamento nel territorio; tuttavia non bisogna trascurare le molte reazioni negative nei confronti dell'auto (soprattutto dovuto al minimale utilizzo *1,2 utente/veicolo* e per l'abnorme quota merci circolante, più o meno pesante, su gomma) ed ai problemi indotti di congestione, consumo energetico e di inquinamento a favore invece di forme di mobilità dolce o alternativa.

Sottolinea quindi che la soluzione dei livelli di *intermodalità* diviene pertanto fondamentale: risulta determinante prendere in esame, a partire dalle "rotture di carico", il disegno, la disponibilità, la continuità di servizio trasportistico, ovvero le aree di sosta, interscambio e l'integrazione con la rete dei percorsi *ciclabili* locali.

Oltre ad una serie di proposte *tematiche di settore*, egli individua e richiama l'attenzione sulle seguenti quattro principali linee di azione, da sviluppare nel corso dell'elaborazione del nuovo PTCP:

- *Riorganizzazione dei servizi del TPL tenuto conto delle caratteristiche territoriali e dalla evoluzione di domanda espressa soprattutto in ambito extraurbano ed in aree a domanda debole;*
- *Realizzazione di un progetto di Servizio Ferroviario Metropolitano Piacentino (SFMP) presentato nell'ambito di Piacenza 2020 ovvero di un servizio aggiuntivo attraverso l'intensificazione del cadenzamento, su ciascuna stazione esistente lungo le tre direttrici ferroviarie provinciali, elevato e dell'ordine di un passaggio ogni 20 – 30 minuti.*
- *Promozione della Viabilità Ciclabile con individuazione di una rete di interesse provinciale, ossia un sistema di itinerari collegati tra di loro e/o con poli di servizio o strutture pubbliche di grande attrazione (scuole, ospedali, centri di servizi, strutture commerciali, ecc.), nonché con le principali aree di interesse naturalistico, storico e ambientale) e con funzioni di collegamento o attraversamento dei centri urbani. Dovrà essere perseguita per quanto possibile l'interazione con altre modalità di trasporto.*
- *Rilancio della navigazione fluviale lungo il Corridoio Integrato del Po con riferimento alla previsioni del PRIT, che individuano sul territorio piacentino il terminal più alto per la navigazione regionale, valutare la fattibilità ubicazionale di un porto provinciale oppure di una banchina ed il sistema complessivo interprovinciale per approdi ed attraversamenti fluviali. Il PTCP provvederà pertanto ad articolare le possibili infrastrutture per la fruizione turistica e da diporto sul fiume PO.*

Prende quindi la parola il **Vice Sindaco del Comune di Coli, Luigi Bertuzzi**: sostiene che il PTCP si sia troppo concentrato sulle infrastrutture della parte pianeggiante del territorio provinciale ed abbia dedicato poco spazio alle zone montane. Segnala uno studio progettuale del Politecnico sulla ristrutturazione della SS 45 e chiede che lo stesso sia recepito dal Piano.

Segue l'intervento del **Sindaco di Caorso, Fabio Callori**, il quale afferma di condividere l'invito del Presidente alla elaborazione di un Piano condiviso. Ritiene, tuttavia, che i contenuti delle esposizioni della mattinata non corrispondano a questa intenzione. In particolare, a suo modo di vedere, le analisi hanno trascurato quella parte della cosiddetta Y rovesciata che da Piacenza attraversa Caorso e va verso Castelvetro P.no, mentre l'interesse è stato concentrato sul tema del potenziamento della SS 9. Lamenta inoltre l'insufficiente attenzione dedicata all'ipotesi di porto fluviale a Caorso sostenuta dal suo Comune.

Quindi, non registrandosi alcun'altra richiesta di intervento, il Presidente **alle ore 12,40** propone di sciogliere la seduta.

*Sono depositati, tra i documenti della Conferenza, gli atti di delega e il supporto magnetico delle registrazioni audio di questa seduta.*

LA SEGRETARIA DELLA CONFERENZA  
(F.to Dott.ssa Valeria Costantino)

IL PRESIDENTE DELLA CONFERENZA  
(F.to Dott. Gian Luigi Boiardi)