

CITTA' DI LODI
COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE AMBIENTE E TERRITORIO
DEL GIORNO MARTEDÌ 21/04/2026

Alle ore 18:30 del giorno 21/04/2026 si riunisce la Commissione Ambiente e Territorio presso la Sala Consiliare del Palazzo Broletto del Comune di Lodi.

Alla commissione risultano essere presenti:

Nomi Commissari Commissione Territorio	Presenze	Assenze
Michele Merola	X	
Antonello Nardone	X	
Pierantonio Rancati	X	
Federica Colizzi	X	
Simona Bernasconi	X	
Tommaso Premoli	X	
Silvana Cesani		X
Alessandro Martino	X	
Eleonora Ferri	X	
Giulia Baggi	X	
Gianmario Invernizzi	X	
Lorenzo Maggi	X	
Giuseppina Molinari	X	
TOTALE	13	12

La Cons. Federica Colizzi esce alle ore 19:30

Alla commissione partecipano:

- Assessore: Stefano Caserini;
- Dirigente: Ing. Giovanni Ligi;
- Responsabili del procedimento: Dr.ssa Alexandra Oceanu; Dr.ssa Elena Destefani;
- Segretario verbalizzante: Ing. Santo Ottavio Reale;

Il *Presidente Michele Merola* alle ore 18:35 apre la seduta presentando ed illustrando alla Commissione il punto all'ordine del giorno.

Argomento 1 all' O.d.g.:

PIANO GESTIONE DEL PATRIMONIO VERDE DEL TERRITORIO COMUNALE DI LODI

...OMISSIS...

Argomento 2 all' O.d.G.:

REGOLAMENTO PER LA DISCIPLINA DELL'ACCESSO E LA PERMANENZA NELLA ZONA A TRAFFICO LIMITATO (ZTL)

Alle ore 19:43 prende la parola l' Ass. Stefano Caserini

Introduce il tema della revisione della disciplina della ZTL, evidenziando come il centro storico rappresenti un ambito di forte interesse e utilizzo da parte dei cittadini e richieda pertanto una regolamentazione equilibrata dell'accesso dei veicoli. Inquadra il provvedimento all'interno del più ampio processo di revisione della mobilità urbana, collegato al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e alla futura gara per la gestione degli stalli blu, che comprenderà anche la gestione dei pass di accesso. Evidenzia come principale innovazione del nuovo sistema l'introduzione del controllo del tempo di permanenza dei veicoli all'interno della ZTL, reso possibile attraverso l'integrazione dei varchi di ingresso con nuovi varchi di uscita, consentendo una gestione più efficace degli accessi. Fornisce quindi alcuni dati aggiornati sugli accessi alla ZTL, pari a circa 533.000 ingressi annui (2025), con una media di circa 1.400 veicoli al giorno e un incremento del 15% negli ultimi due anni, evidenziando una criticità crescente. Sottolinea che l'obiettivo è ridurre il numero dei veicoli in centro, migliorando la vivibilità, la sicurezza, la qualità dello spazio pubblico e le condizioni ambientali, anche alla luce delle caratteristiche storiche del tessuto urbano, non progettato per il traffico veicolare moderno. Evidenzia inoltre come esperienze analoghe di riduzioni dei veicoli nella ZTL in altre città abbiano prodotto effetti positivi anche sul commercio.

Passa quindi a illustrare i contenuti principali del nuovo regolamento, evidenziando:

- l'introduzione di un tempo massimo di permanenza nella ZTL, differenziato per categorie;
- il mantenimento del diritto di accesso per i residenti, con modalità più flessibili;
- la semplificazione del sistema dei pass, attualmente articolato in numerose tipologie;
- l'obbligo di ingresso e uscita da varchi specifici, per evitare percorrenze improprie all'interno della ZTL;
- la possibilità futura di introdurre forme di contribuzione economica per alcune tipologie di pass, in linea con altre città;
- la revisione delle fasce orarie per il carico/scarico, con una riduzione dei tempi per limitare l'impatto sul traffico nelle ore di maggiore afflusso.

Precisa che il limite temporale non costituisce un diritto alla sosta, ma uno strumento di regolazione per consentire operazioni necessarie (carico/scarico, accompagnamenti, accessi puntuali). Evidenzia infine che il nuovo sistema consentirà controlli più efficaci rispetto alla situazione attuale e rappresenta il risultato di un percorso di confronto tecnico e istituzionale, svolto anche con il coinvolgimento della Polizia Locale e delle associazioni di categoria. Conclude dichiarando la propria disponibilità ad illustrare nel maggior dettaglio i diversi aspetti, se necessario.

20.04 - Cons. Eleonora Ferri

Premette che la materia è complessa e manifesta diverse perplessità su alcuni aspetti applicativi del nuovo sistema ZTL. In primo luogo, chiede chiarimenti sul tempo massimo di permanenza per i residenti senza box: se, ad esempio, un residente entra in ZTL per fare la spesa, dispone di 45 minuti per carico/scarico. Osserva che tale limite potrebbe risultare adeguato per alcune persone, ma non per altre (ad esempio persone anziane o con difficoltà motorie, o residenti ai piani alti), per le quali le operazioni richiedono tempi più lunghi. Evidenzia inoltre che in passato il limite dei 15 minuti non era di fatto controllato e spesso veniva superato. Porta quindi l'esempio del Comune di Pavia, dove la ZTL è suddivisa in sottozone (A, B, C, ecc.) e i residenti possono circolare solo all'interno della propria area di riferimento, limitando così gli spostamenti interni. Chiede se un sistema analogo sia previsto anche per Lodi. Passa poi al tema della sosta in Piazza della Vittoria, rilevando la presenza frequente di veicoli parcheggiati fuori dagli stalli, anche in prossimità dell'area della banca. Chiede come si intenda regolare la sosta per il carico/scarico: se saranno previsti stalli dedicati oppure se la situazione resterà invariata, con il rischio di parcheggi irregolari. Formula quindi una perplessità relativa ai residenti dotati di box: se il sistema prevede per questi un tempo illimitato, come si gestiscono situazioni in cui il box non è utilizzabile (ad esempio perché occupato da altri veicoli, da oggetti o in caso di trasloco). In tali casi, il residente potrebbe avere diritto teorico illimitato ma trovarsi costretto a lasciare l'auto in strada. Chiede quindi come si intenda verificare e regolare tali situazioni. Chiede inoltre se esista, anche nel Comune di Lodi, un sistema analogo alla cosiddetta "blacklist" delle targhe, già adottato in altri Comuni, che consenta di registrare preventivamente veicoli autorizzati all'accesso, evitando sanzioni automatiche. Porta l'esempio di mezzi utilizzati da associazioni di emergenza-urgenza o trasporto sanitario (non dotati di targhe istituzionali), che spesso entrano in ZTL per servizio e rischiano sanzioni se non comunicati tempestivamente. Propone pertanto di prevedere una comunicazione preventiva da parte del Comune verso le associazioni, invitandole a fornire le targhe dei veicoli utilizzati per tali servizi (trasporto disabili, centri diurni, ecc.), così da inserirli automaticamente negli elenchi autorizzati, riducendo sia il rischio di sanzioni sia il carico di lavoro per gli uffici. Solleva poi un tema organizzativo relativo all'impatto del nuovo sistema sugli uffici che

gestiscono i pass (attualmente affidati al gestore degli stalli blu), evidenziando il rischio di un forte incremento delle richieste, di difficoltà di gestione, code e disservizi. Chiede quindi come si intenda gestire la fase di transizione, anche alla luce della prevista revisione del bando per la gestione degli stalli blu. Infine, segnala un'ulteriore perplessità relativa alla distinzione tra residenti e domiciliati, anticipando che il tema sarà approfondito dalla Cons. Molinari.

20.11 - Cons. Giuseppina Molinari

Premette che il regolamento sulla ZTL assume una particolare rilevanza, in quanto non più allegato al piano della sosta ma atto autonomo, con conseguente necessità di una corretta e concreta attuazione dei principi in esso contenuti. Evidenzia quindi una forte perplessità in merito all'utilizzo, ricorrente all'interno del regolamento, della dicitura "residenti e domiciliati". Osserva che il concetto di domicilio, ai fini anagrafici, non ha una rilevanza formale paragonabile a quella della residenza e chiede pertanto come l'Amministrazione intenda individuare e verificare i soggetti domiciliati. Evidenzia il rischio che tale definizione possa essere facilmente elusa, consentendo, ad esempio, a soggetti non residenti di dichiarare informalmente un domicilio presso terzi all'interno della ZTL al fine di ottenere autorizzazioni. Ritiene che ciò possa determinare un effetto opposto rispetto all'obiettivo di riduzione degli accessi, ampliando di fatto la platea dei soggetti autorizzati. Sottolinea pertanto la necessità di chiarire e disciplinare in modo preciso tale categoria, evitando possibili utilizzi impropri, anche alla luce del fatto che la previsione è inserita all'interno di un regolamento. Rileva che, diversamente, le categorie dei residenti e dei titolari di attività risultano già chiaramente individuabili e coerenti con il sistema. Formula, inoltre, una richiesta di chiarimento in merito alla previsione di riduzioni tariffarie per veicoli a basso impatto ambientale, in particolare elettrici. Chiede come si intenda gestire il caso in cui il contrassegno abbia validità annuale e, nel corso dell'anno, il veicolo venga sostituito con uno avente diversa alimentazione. In particolare:

- se, nel caso di passaggio da veicolo elettrico a veicolo non elettrico, sia previsto un ricalcolo dell'importo per il periodo residuo;
- e viceversa, se nel caso di passaggio a veicolo elettrico sia possibile ottenere una riduzione proporzionale per i mesi rimanenti.

Evidenzia che dal testo del regolamento tali aspetti non risultano chiaramente disciplinati e richiede quindi un chiarimento in merito alle modalità applicative.

20.14 - Cons. Pierantonio Rancati

Solleva una criticità relativa al transito degli autobus nel centro storico, in particolare in Piazza della Vittoria. Osserva che gli autobus continuano ad attraversare la piazza e si chiede quale sia la necessità di tale scelta, evidenziando che Piazza Castello dista circa 150 metri e potrebbe rappresentare un'alternativa valida per la fermata, limitando così il passaggio dei mezzi nel cuore del centro.

Evidenzia che l'utilizzo del trasporto pubblico in quell'area appare più rilevante in alcune giornate specifiche, come quelle di mercato, mentre negli altri momenti non sembra esserci una domanda tale da giustificare il transito continuo. Riconosce che una modifica dei percorsi potrebbe comportare difficoltà organizzative e di continuità del servizio, ma ritiene comunque opportuno valutare questa possibilità anche alla luce dei dati disponibili. Richiama inoltre le caratteristiche fisiche del centro storico, sottolineando come le dimensioni ridotte delle vie rendano difficoltoso il passaggio dei mezzi, e osserva che il transito degli autobus può creare situazioni di criticità per pedoni, ciclisti e persone con mobilità ridotta, soprattutto in presenza di affollamento, come durante il mercato. Conclude chiedendo una valutazione dell'Amministrazione su questo aspetto.

20.17 - Cons. Gianmario Invernizzi

Osserva che intervenire sulla disciplina della ZTL rappresenta un lavoro particolarmente complesso, evidenziando come qualsiasi provvedimento possa essere soggetto a comportamenti elusivi da parte degli utenti. Riconosce quindi la difficoltà dell'Amministrazione nel definire un sistema efficace, sottolineando come ogni decisione possa prestarsi a interpretazioni o utilizzi impropri. Dichiarava tuttavia di aver modificato la propria posizione rispetto al tema, affermando di essere stato in passato contrario a restrizioni sul traffico nel centro storico, ma di ritenere ora che una riduzione significativa del numero di veicoli migliori sensibilmente la vivibilità degli spazi. Evidenzia come un centro storico meno congestionato favorisca una migliore fruizione da parte dei cittadini, in particolare per pedoni e famiglie con bambini, consentendo una maggiore sicurezza e qualità dell'esperienza urbana. Sottolinea inoltre che una maggiore vivibilità possa avere effetti positivi anche sul piano economico, rendendo il centro più attrattivo per le attività commerciali.

Conclude ritenendo necessario introdurre restrizioni incisive alla circolazione veicolare all'interno della ZTL, pur riconoscendo la complessità della loro attuazione.

20.19 - Ass. Stefano Caserini

Risponde alle osservazioni della Cons. Ferri e degli altri interventi, affrontando i diversi aspetti emersi. In merito alla sosta in Piazza della Vittoria, evidenzia che attualmente gli stalli di parcheggio presenti sono solo quelli dei taxi, rispondono a esigenze consolidate e non possono essere eliminati nell'immediato. Precisa tuttavia che, in prospettiva, l'obiettivo potrebbe essere quello di ridurre progressivamente la presenza di veicoli in piazza, spostando i taxi nelle aree limitrofe. Rileva che le situazioni di sosta irregolare già oggi si verificano nonostante le norme vigenti, principalmente per difficoltà di controllo, e che il nuovo sistema basato sul controllo dei tempi di permanenza potrà contribuire a migliorare l'efficacia dei controlli. Sul tema del tempo massimo di permanenza (45 minuti), chiarisce che tale limite è stato individuato come un compromesso che consente di svolgere operazioni necessarie (carico/scarico, gestione familiare, ecc.), ribadendo però che non si tratta di un diritto alla sosta, bensì di un tempo massimo per esigenze temporanee. Evidenzia che il sistema sarà monitorato e potrà essere modificato nel tempo, riducendo o modulando i tempi per specifiche categorie, anche introducendo eventuali eccezioni per soggetti con particolari esigenze (ad esempio persone con disabilità). Sottolinea che l'obiettivo è costruire un meccanismo flessibile, basato sul controllo della permanenza, che potrà essere progressivamente affinato sulla base dell'esperienza applicativa. In merito alla gestione dei pass e alle richieste di semplificazione, evidenzia la necessità di trovare un equilibrio tra facilitazione dell'accesso e prevenzione di utilizzi impropri, rilevando che già oggi si registrano casi di utilizzo non conforme dei pass. Con riferimento alla futura gestione operativa, precisa che è in corso la procedura per il nuovo affidamento (project financing) relativo alla gestione degli stalli e dei servizi connessi, e che il soggetto aggiudicatario sarà tenuto a garantire adeguati strumenti organizzativi, informativi e di comunicazione, nonché un numero sufficiente di operatori, al fine di gestire efficacemente la fase di transizione e il nuovo sistema. Assicura che l'Amministrazione presterà particolare attenzione a rendere l'introduzione delle nuove regole il più possibile ordinata e sostenibile per cittadini e operatori. In relazione al tema dei domiciliati sollevato dalla Cons. Molinari, evidenzia la complessità della questione, riconoscendo che si tratta di una categoria già oggi presente, legata a situazioni quali affitti temporanei o permanenze per lavoro o studio. Sottolinea tuttavia le difficoltà di controllo effettivo di tali condizioni, che non risultano facilmente verificabili da parte della Polizia Locale. Conclude evidenziando la necessità di approfondire ulteriormente tale aspetto anche con il supporto tecnico degli uffici competenti.

20.20 - Comandante della Polizia Locale dott.ssa Elena Destefani (che non è dirigente)

Interviene per chiarire che gli aspetti operativi e di dettaglio relativi al rilascio dei pass non sono disciplinati direttamente all'interno del regolamento, ma demandati ad atti successivi, in particolare a deliberazioni di Giunta. Evidenzia che tale impostazione consente una maggiore flessibilità, evitando di dover modificare il regolamento ogni volta che si renda necessario aggiornare requisiti, documentazione o procedure per il rilascio delle autorizzazioni. Richiama quindi il sistema già adottato in precedenza, in cui le modalità operative erano definite attraverso atti separati (ad esempio l'allegato A), sottolineando che tali strumenti potranno essere aggiornati anche alla luce delle mutate esigenze rispetto al passato. Con riferimento alla categoria dei domiciliati, precisa che già attualmente, ai fini del rilascio dei pass, vengono richiesti diversi elementi e documentazioni a supporto, al fine di verificare le condizioni dichiarate.

20.25 - Cons. Giuseppina Molinari

Interviene nuovamente sul tema dei domiciliati, ribadendo la propria contrarietà all'utilizzo di tale categoria ai fini del rilascio dei pass. Osserva che la mancata residenza è spesso legata a scelte consapevoli, anche per motivazioni di natura fiscale, e ritiene pertanto che a tali situazioni non debbano essere associati i medesimi benefici previsti per i residenti. Sottolinea che, in assenza di un criterio rigoroso come la residenza, si rischia di ampliare eccessivamente la platea dei soggetti autorizzati, includendo anche casi basati su dichiarazioni difficilmente verificabili, come contratti di comodato o altre forme assimilabili. Ribadisce quindi che, a suo avviso, il requisito principale per l'accesso alle agevolazioni dovrebbe rimanere la residenza, al fine di garantire maggiore chiarezza e coerenza nell'applicazione del regolamento.

20.26 - Ass. Stefano Caserini

Risponde in merito alle osservazioni relative ai veicoli elettrici e ad altri aspetti applicativi del regolamento.

In relazione alle agevolazioni per veicoli elettrici, osserva che, nella pratica, il passaggio da motorizzazioni tradizionali a elettriche è generalmente definitivo e difficilmente reversibile, trattandosi di una scelta che comporta vantaggi economici e di utilizzo. Ritiene pertanto che il caso di ritorno a veicoli non elettrici sia del tutto residuale. Precisa tuttavia che, sotto il profilo amministrativo, in caso di cambio del veicolo è comunque necessario comunicare la variazione della targa, e che gli aspetti operativi (eventuali ricalcoli o adeguamenti) potranno essere gestiti in sede attuativa. Evidenzia che attualmente non è prevista una gestione frazionata su base annuale, ma che tali modalità potranno essere valutate in fase applicativa. Spiega che l'introduzione di agevolazioni per i veicoli elettrici risponde alla volontà dell'Amministrazione di incentivare forme di mobilità meno impattanti, in un contesto in cui non sono disponibili altri strumenti diretti di incentivo. Sottolinea che si tratta di una misura con impatto economico limitato, ma con valore simbolico e ambientale, in quanto tali veicoli riducono le emissioni proprio nelle aree più sensibili e frequentate, come il centro storico. Aggiunge che tale incentivo è da considerarsi anche come misura temporanea, legata alla fase di diffusione iniziale di queste tecnologie, e potrà essere rivisto nel tempo. Passa quindi al tema del trasporto pubblico nel centro storico, richiamato negli interventi precedenti. Evidenzia che la presenza degli autobus in centro presenta sia criticità sia vantaggi. Tra i benefici, sottolinea l'importanza di garantire un accesso diretto al centro per alcune categorie di utenti, in particolare persone anziane. Osserva che eventuali alternative, come lo spostamento delle fermate in aree esterne (ad esempio viale Dalmazia o Piazza Castello), comporterebbero un aumento delle distanze a piedi e una minore accessibilità, soprattutto per chi si sposta verso il centro. Sottolinea inoltre che il percorso alternativo lungo la circonvallazione risulta spesso più congestionato, soprattutto nelle ore di punta, e comporterebbe tempi di percorrenza più lunghi rispetto al transito nel centro storico. Evidenzia che sono state effettuate valutazioni tecniche anche con il gestore del trasporto pubblico locale, considerando possibili modifiche dei percorsi e l'impiego di mezzi di dimensioni ridotte. Tuttavia, segnala criticità legate alla conformazione della rete viaria (in particolare alcune curve strette, come tra via Cavour e via San Francesco), che rendono difficoltoso il passaggio anche per mezzi più piccoli. Aggiunge che l'attuale organizzazione del servizio è vincolata anche alla gestione dei flussi nelle ore di punta (in particolare legati al trasporto scolastico), che rende complessa una riorganizzazione immediata delle linee e dei mezzi. Ritiene pertanto che, allo stato attuale, una modifica radicale del sistema di transito dei mezzi pubblici nel centro storico sia prematura, in attesa di ulteriori sviluppi e soluzioni più strutturate. Conclude ribadendo che l'obiettivo generale del regolamento è quello di ridurre il numero complessivo di veicoli in circolazione nella ZTL, pur nella consapevolezza della complessità del sistema urbano e della necessità di bilanciare esigenze diverse. Evidenzia che la proposta rappresenta un punto di equilibrio, suscettibile di ulteriori affinamenti sulla base dell'esperienza applicativa e delle eventuali indicazioni del Consiglio.

20.34 - Cons. Merola

Sottolinea che il nuovo regolamento risponde a un'esigenza condivisa da tutte le parti, inclusi i gruppi di minoranza, relativa alla necessità di rafforzare i controlli. Ritiene che il ricorso alla tecnologia, in particolare attraverso l'utilizzo di sistemi di rilevazione automatica, consenta di contrastare comportamenti elusivi, come l'accesso non autorizzato o la sosta oltre i tempi consentiti. Ricorda che l'introduzione delle telecamere di ingresso, avvenuta anni fa, aveva già determinato una significativa riduzione degli accessi irregolari e valuta positivamente l'estensione del sistema con l'introduzione di telecamere anche in uscita. Sottolinea che tali strumenti potranno contribuire a prevenire ulteriori comportamenti scorretti, come percorrenze non consentite o in senso vietato (ad esempio in via Cavour), migliorando complessivamente il rispetto delle regole. Conclude esprimendo pieno apprezzamento per l'impostazione del provvedimento.

20.36 - Ass. Stefano Caserini

Conclude evidenziando che la proposta presentata rappresenta, da parte della Giunta, un compromesso ritenuto equilibrato e ragionevole, finalizzato a ottenere una riduzione significativa del numero di veicoli in ingresso nella ZTL e a contrastare le situazioni di sosta irregolare attualmente diffuse. Riconosce tuttavia che il sistema non sarà in grado di eliminare completamente i comportamenti elusivi, permanendo la possibilità di utilizzi impropri da parte di alcuni utenti. Torna quindi su un chiarimento già sollevato, relativo al caso dei residenti con box: precisa che, qualora il box non venga utilizzato (ad esempio perché occupato da altri soggetti), il residente non acquisisce automaticamente il diritto di sostare su suolo pubblico, e pertanto la sosta in tali condizioni risulta comunque soggetta a sanzione. Evidenzia che il nuovo sistema consentirà una maggiore efficacia nei controlli automatici, riducendo una parte delle irregolarità attraverso strumenti tecnologici, ma sottolinea che resterà comunque necessaria l'attività di controllo da parte della Polizia Locale. Aggiunge che, grazie al nuovo impianto, una quota rilevante di violazioni potrà essere intercettata e gestita in modo più

semplice e sistematico, consentendo anche una migliore organizzazione dei controlli sul territorio. Conclude evidenziando che il sistema potrà essere ulteriormente affinato nel tempo, anche sulla base dell'esperienza applicativa e delle eventuali criticità che emergeranno.

20.37 - Cons. Gianmario Invernizzi

Evidenzia come una delle criticità principali del centro storico sia rappresentata dalla carenza di parcheggi, che costituisce un ostacolo sia per i commercianti sia per i cittadini che intendono frequentare il centro. Richiama quindi una proposta già sollevata in precedenza relativa all'utilizzo di Piazza San Francesco, osservando che, durante la settimana, l'area viene di fatto utilizzata come parcheggio in relazione alle attività del collegio, risultando occupata per diverse ore sia al mattino sia al pomeriggio. Chiede pertanto di valutare la possibilità di estendere l'utilizzo della piazza come parcheggio anche nelle giornate di sabato e domenica mattina, al fine di aumentare la disponibilità di posti auto a servizio del centro e delle attività commerciali. Sottolinea che una maggiore disponibilità di parcheggi potrebbe favorire l'accesso al centro da parte dei cittadini, riducendo al contempo la circolazione alla ricerca di sosta, con effetti positivi anche sul piano ambientale.

20.39 - Ass. Stefano Caserini

Risponde che la questione potrà essere approfondita nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Alle ore 20:40 la commissione procede con la votazione

- **6 voti favorevoli** espressi da:
 - Michele Merola 4 voti
 - Antonello Nardone 3 voti
 - Pierantonio Rancati 3 voti
 - Simona Bernasconi 1 voto
 - Tommaso Premoli 4 voti
 - Alessandro Martino 2 voti**17 voti**
- **0 voti contrari**
- **4 voti astenuti** espressi da
 - Eleonora Ferri 4 voti
 - Baggi Giulia 3 voti
 - Gianmario Invernizzi 1 voto
 - Lorenzo Maggi 1 voto
 - Giuseppina Molinari 3 voti**12 voti**
- **2 assenti**
 - Federica Colizzi 2 voti
 - Silvana Cesani 1 voto**3 voti**

Argomento 3 all'O.d.G.:

VARIE ED EVENTUALI

Nulla di rilevante da segnalare.

Alle ore 20:41 il Presidente chiude la seduta

IL SEGRETARIO VERBALIZZANTE

Ing. Santo Ottavio Reale

