



PROVINCIA REGIONALE DI RAGUSA

Assessorato Territorio, Ambiente e Protezione Civile
10° Settore Geologia e Tutela Ambientale

Prof. n.: 0 007383

Ragusa, 03 MAR. 2014

OGGETTO: Osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., relativa al progetto del pozzo di perforazione denominato "Vesta" nell'ambito del Permesso di Ricerca "C.R146.NP" proponente Northern Petroleum (UK) Ltd.

Trasmissione a mezzo P.E.C.



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2014 - 0005613 del 04/03/2014

Al Ministero dell'Ambiente
E della Tutela del Territorio e del Mare
Divisione II della Direzione Generale
Per le Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma (RM)

PEC: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Alla Regione Siciliana
Dipartimento Regionale del Territorio e dell'Ambiente
Servizio I – VIA e VAS
Via Ugo La Malfa, 169
90146 Palermo (PA)

PEC: dipartimento.ambiente@certmail.sicilia.it



e p.c. Alla Società Northern Petroleum (UK) Ltd
Sede Italiana
Viale Transtevere, 249
00153 Roma
PEC: northern.petroleum.uk@pec.it

Al Commissario Straordinario
Dott.ssa. Carmela Floreno

PEC: commissario.straordinario@pec.provincia.ragusa.it

Questo Ente con nota prot n° 012726 del 19/03/2013 ha già espresso un parere ai sensi del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. relativo al progetto di perforazione del pozzo esplorativo denominato "VESTA" nell'ambito del permesso di ricerca idrocarburi "CR146NP", ubicato nel canale di Sicilia a sud del comune di Portopalo di Capo Passero (SR). In tale parere sono state espresse delle perplessità inerenti alle problematiche biologiche ed ambientali riguardo l'intervento specificato in oggetto.

Sulla base della documentazione tecnica relativa alle integrazioni del dic 2013 (una copia CD contenente: "studio di impatto Ambientale integrazioni dic 2013", all1 "schede sicurezza additivi in fase riserless", all 2 "Simulazione oil-spill" Università La Sapienza, tav1 e 2 "Merluccius merluccius" primavera e autunno, tav 3 e 4 "Parapenaeus longinostri" primavera e autunno e tav 5

"Biocenosi"), inviata a questo Ente in data 16 gennaio 2014 prot n° 0001392, si espone quanto segue.

Fanghi di perforazione

Secondo le integrazioni allo studio di impatto ambientale presentate nel dic 2013 (da pag 21 di 125), nella Tabella 3-3 "Additivi che verranno utilizzati per il confezionamento dei fanghi e fluidi di perforazione" vengono elencate le sostanze che verranno utilizzate per la perforazione. Molte di queste sostanze vengono descritte non avere alcun effetto dannoso per l'ambiente e viene molto spesso indicato solo il nome commerciale e non il composto chimico che le costituisce.

A mero titolo di esempio:-

La sostanza denominata "Avacid 50" (una delle poche sostanze in cui viene riportata la composizione chimica) è un biocida concentrato a base triazina e viene descritta come una sostanza facilmente biodegradabile. Si fa notare che le triazine sono composti eterociclici azotati, fanno parte delle triazine anche i composti sintetici cloro-triazinici tra cui l'atrazina. La triazina è classificata secondo la Direttiva 67/548/CEE: R22 (nocivo per ingestione) ed R52/53 (nocivo per gli organismi acquatici, può provocare a lungo termine effetti negativi per l'ambiente acquatico). Tali effetti nocivi vengono confermati anche dal nuovo regolamento Regolamento CE 1272/2008 in quanto la sostanza è classificata: H 302 (nocivo se ingerito) ed H 412 (nocivo per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata). Contrariamente a quanto riportato nelle integrazioni questo tipo di composti, a causa del loro anello s-triazinico, sono difficilmente biodegradabili.

La sostanza denominata DEOXY SS viene descritta come un prodotto costituito da sodio bisolfito. Il bisolfito di sodio è un composto chimico con formula NaHSO_3 . In presenza di acidi esiste il rischio di esplosione e/o formazione di gas tossico (anidride solforosa). Tra gli effetti biologici vi è quello che, nonostante la diluizione, forma con acqua miscele corrosive. Secondo la Direttiva 67/548/CEE è classificato come R22 (nocivo per ingestione) e R31 (a contatto con acidi libera gas tossico); secondo il Regolamento CE 1272/2008 è classificato EUH031 (a contatto con acidi libera gas tossico) e H302 (nocivo se ingerito)

A pag 21 di 125 i progettisti dichiarano:

"Durante la fase riserless i fanghi di perforazione saranno confezionati esclusivamente con additivi biocompatibili e non dannosi per l'ambiente".

La fase "riserless" è una fase di perforazione i cui detriti potranno essere scaricati direttamente a mare, previa autorizzazione. Le schede di sicurezza presentate (All 1) riguardano solamente i prodotti che verranno utilizzati in questa fase e non, come sarebbe opportuno, di tutti i prodotti. Anche in queste schede viene in buona parte descritto il nome commerciale e non il composto chimico. Le sostanze utilizzate in questa fase sono: carbonato di sodio, barite, bentonite, Visco 83 XLV, Visco XC 84 e soda caustica. Quest'ultima sostanza, nel SIA integrazioni dic 2013, viene descritta come un sale non persistente ne bioaccumulabile che, modificando il ph, può comunque dar luogo a rischi per le specie acquatiche.

Si fa notare che, come ben noto, l'idrossido di sodio, commercialmente conosciuto come soda caustica, non è un sale bensì una base minerale forte. Il composto è altamente corrosivo e, se tenuto a contatto con la pelle provoca gravi ustioni, distruggendo rapidamente l'intero spessore del tessuto cutaneo. Nella scheda tecnica presentata (All 1) dalla società, tra le precauzioni ambientali viene ricordato di Impedire la penetrazione nel suolo/sottosuolo, impedire il deflusso nelle acque superficiali o nella rete fognaria ed in caso di penetrazione informarne le autorità responsabili. Tale sostanza reagisce violentemente con acqua ed è da evitare il contatto con

acqua, Sali d'ammonio, acidi, alluminio, stagno, piombo e zinco; inoltre, risulta specificatamente tossico per i crostacei (EC50/48 h: 40,4 mg/l -Daphnia sp.) e per i pesci (LC50/96 h = 35 - 189 mg/l).

Sarebbe opportuno che la Società documentasse tutte le sostanze che intende utilizzare durante le fasi di perforazione (riserless e non) attraverso delle schede di sicurezza che contengano al loro interno anche la composizione chimica della sostanza.

Ciò anche al fine di meglio verificare quanto dichiarato a pag 81 di 125 del SIA integrazioni 2013:

"Considerando che le correnti marine prevalenti in corrispondenza del pozzo hanno direzione verso est, la nursery del gambero rosa è potenzialmente interessata dal trasporto dei fanghi rilasciati".

Scenari di sversamento incidentale

Nelle integrazioni del dicembre 2013 la Società ha incluso uno studio di "Simulazione di oil-spill incidentale dovuto alle attività di perforazione di un pozzo esplorativo nel Canale di Sicilia" elaborato dal Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale (DICEA) dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza".

Nello studio viene valutato l'impatto dovuto al rilascio accidentale di idrocarburi attraverso la simulazione preventiva dello scenario previsto e la pianificazione di eventuali misure di mitigazione. A tal fine, l'impatto degli idrocarburi rilasciati in mare è stato valutato accoppiando il modello idrodinamico POM ed il modello lagrangiano LASEMOD.

L'interessante studio prevede tre condizioni di rilascio accidentale: una perdita superficiale di gasolio di 5 tonnellate (condizione di tipo 1, tempo di rilascio 30 minuti), una perdita maggiore (sempre superficiale) di gasolio di 700 tonnellate (condizione di tipo 2, stesso tempo) ed un piccolo evento di *Blow-out* con perdita di olio a fondo pozzo di 10.920 tonnellate (condizione di tipo 3, tempo di rilascio 15 giorni). Secondo il redattore dello studio, le caratteristiche fisiche sia del gasolio che dell'olio sono le stesse: densità 23 gradi API ($^{\circ}\text{API} = (141,5/d) - 131,5$ dove $d =$ densità a $60^{\circ}\text{F} = 15,5^{\circ}\text{C}$).

Per ciascuna di queste condizioni sono state previste tre differenti condizioni metereologiche: direzione vento SE, NE e OSO e velocità in tutti i casi di 7,5 m/sec (14,6 nodi). Complessivamente sono stati valutati nove scenari di rischio riassunti nella tabella 3.1 della relazione che si riporta di seguito:

Scenario/ Inquinante	Profondità. Rilascio	Durata Rilascio	Massa Rilascio	Portata Rilascio	Direzione. Vento
A1/gasolio	superficie	30 min	5 t	2.778 Kg/s	SE
A2/gasolio	superficie	30 min	700 t	388.89 Kg/s	SE
A3/olio	fondo	15 giorni	10920 t	8.426 Kg/s	SE
B1/gasolio	superficie	30 min	5 t	2.778 Kg/s	NE
B2/gasolio	superficie	30 min	700 t	388.89 Kg/s	NE
B3/olio	fondo	15 giorni	10920 t	8.426 Kg/s	NE
C1/gasolio	superficie	30 min	5 t	2.778 Kg/s	OSO
C2/gasolio	superficie	30 min	700 t	388.89 Kg/s	OSO
C3/olio	fondo	15 giorni	10920 t	8.426 Kg/s	OSO

Tabella 3.1 – Dati riassuntivi degli scenari simulati. La massa rilasciata negli scenari relativi all'olio corrisponde al rilascio di circa 3000 bl/d per 15 giorni. In tutti gli scenari considerati l'intensità del vento è di 7,5 m/s e la durata della simulazione è di 40 giorni.

In quasi tutti gli scenari di rischio viene inoltre riportata l'evoluzione dello sversamento sia in assenza che in presenza di interventi di mitigazione. Quest'ultimi consisterebbero nella rimozione

meccanica dell'idrocarburo attraverso la posa in opera di barriere galleggianti (panne) e skimmer (attrezzatura in grado di raccogliere sostanze petrolifere di diverse viscosità sulla superficie dell'acqua). In pratica in un primo momento si circonda il versamento con barriere, le quali vengono successivamente strette per concentrare ed ispessire l'inquinante; in un secondo momento da una nave appoggio viene sceso uno skimmer e posizionato all'interno delle panne, dove è massimo lo spessore della massa inquinante, e si procede con l'estrazione. Lo studio assume che l'inizio delle operazioni di contenimento e raccolta avvenga dopo 48 ore dall'inizio del rilascio accidentale, tranne che per gli scenari C1, C2 e C3 per i quali, secondo il redattore dello studio, sarebbe vano applicare un intervento di mitigazione.

Lo studio evidenzia come sia di fondamentale importanza attuare in caso di sversamento gli interventi di mitigazione suddetti. Secondo la simulazione effettuata, uno sversamento che potrebbe avere gravi conseguenze verrebbe di fatto estremamente ridimensionato grazie all'attuazione degli interventi di mitigazione citati. Secondo il redattore dello studio di simulazione, tali interventi ridurrebbero la massa inquinante con valori addirittura dai tre ai quattro ordini di grandezza inferiori rispetto allo stesso evento non mitigato. A titolo di esempio, nello scenario A3 viene simulata una perdita di 10.920 tonnellate dovuta ad un piccolo evento di Blow-out con perdita di olio a fondo pozzo; in assenza di interventi di mitigazione questa perdita avrebbe conseguenze disastrose per il litorale tra Pozzallo e Marina di Modica, dopo circa 26 giorni si riverserebbero sul litorale ben 9.000 tonnellate; grazie agli interventi di mitigazione, secondo il redattore dello studio, la massa di olio spiaggiata verrebbe notevolmente ridotta da 9000 a 2 tonnellate.



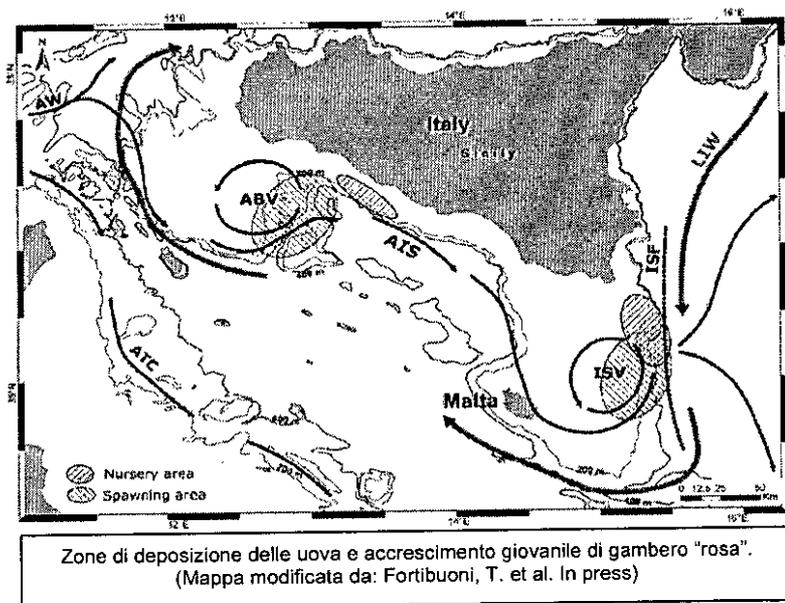
Esempio immagini di recupero e bonifica di aree interessate da versamenti

Ovviamente si tratta di una simulazione effettuata attraverso l'utilizzo di modelli matematici, simulazione che si traduce in un effettivo caso concreto quanto più i dati di partenza si conciliano con la realtà. Sulla base dello studio di Oil Spill e delle relative integrazioni SIA del Dic 2013 si osserva quanto segue:-

- Viene indicato per il gasolio una densità di 23 gradi API. Si ricorda che il gasolio, come quasi tutte le miscele idrocarburiche, è un prodotto della distillazione frazionata del petrolio greggio e rientra in genere nella categoria degli oli leggeri. Il suo grado API generalmente si attesta a valori superiori ai 35.

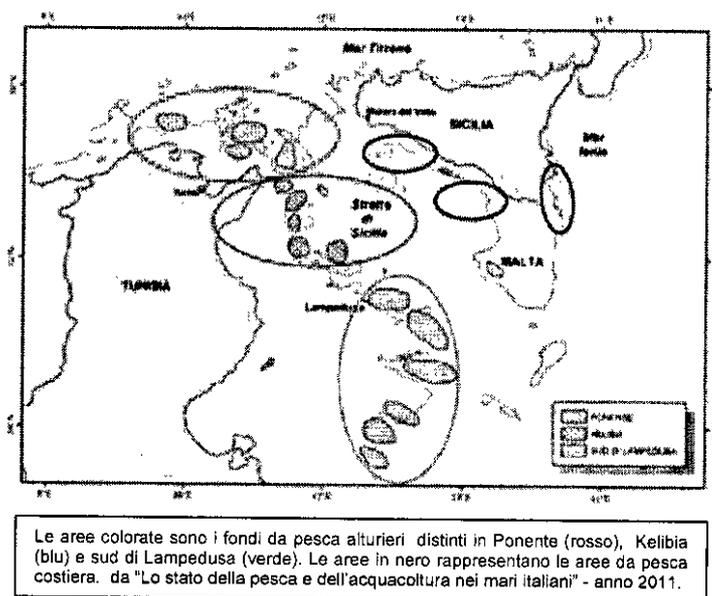
- A nord dell'area dove verrà realizzata la perforazione è presente l'Area Marina Protetta del Plemmirio; i vicini siti Sic dell'isola delle Correnti, dell'isola di Capo Passero dei fondali dell'isola di Capo Passero etc. mentre a nord ovest sono presenti altri siti di importanza comunitaria tra cui i fondali foce del Fiume Iminio, Isola dei Porri etc., la simulazione effettuata lungo tre direzioni non ha riguardato nessuno di tali siti, non si capisce se la società ritiene che, nell'eventualità di uno sversamento, sia completamente da escludere un possibile impatto in tali zone o meno.
- Per quanto concerne gli scenari C1, C2 e C3 (direzione del vento proveniente da OSO e rilascio di sostanza inquinante rispettivamente di 5 t, 700 t e 10.920 t), come specificato nello studio di simulazione (da pag 53 simulazione oil- spill): data la posizione del rilascio nell'ambito della circolazione generale del Mediterraneo, in queste condizioni meteo i venti tendono ad assecondare la corrente di larga scala che tende ad allontanare l'eventuale sversamento dalle terre vicine. In questi tre scenari, malgrado l'intervento di mitigazione potrebbe produrre la drastica riduzione della massa inquinante; tuttavia, per effetto del ritardo dell'applicazione dell'intervento (48 ore), la chiazza dell'inquinante uscirebbe al di fuori dell'area del dominio rendendo quindi vana l'applicazione della procedura stessa.

Si fa notare che questa particolare situazione (venti provenienti da ponente) è la condizione meteo che si verifica con una frequenza di gran lunga superiore rispetto a tutte le altre. Di fatto, nello studio di simulazione realizzato, si specifica che, nell'eventualità di uno sversamento con vento proveniente da OSO (condizione più frequente) non sarà possibile alcun efficace intervento di mitigazione. Si ricorda che, malgrado i siti di un possibile spiaggiamento (Peloponneso e isola di Creta) risultano essere distanti centinaia di km, un eventuale sversamento colpirebbe irrimediabilmente l'area di deposizione di uova (spawning) e di accrescimento di giovanili (nursery) di gambero "rosa" o "bianco" (*Parapenaeus longirostris*) localizzata ad est e nelle vicinanze dove dovrà essere effettuata la perforazione.



Si ricorda inoltre che, secondo la pubblicazione "Lo stato della pesca e dell'acquacoltura nei mari italiani" edito dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali anno

2011, la zona ad est da dove verrà realizzata la perforazione rappresenta anche una delle principali aree di pesca costiera.



- Nella simulazione effettuata si assume che l'inizio delle operazioni di contenimento e raccolta avvenga dopo 48 ore dall'inizio del rilascio accidentale a prescindere dall'entità della massa inquinante coinvolta: 5 t, 700 t e 10.920 t . Come anche accennato nelle integrazioni SIA del dic 2013, maggiore è la severità di un evento inquinante maggiore saranno le strutture organizzative ed i mezzi coinvolti e di conseguenza totalmente diversi saranno i tempi di risposta cui far fronte a ciascun evento. A mero titolo di esempio si riporta la classificazione IMO (International Marine Organization) riguardante la categoria quantitativa di uno sversamento ciascuna caratterizzata con le competenze dei gruppi d'intervento previsti:

livello	quantità	competenze	
tier 1	fino a 7 tons.	gruppo 1	locali – regionali – nazionali
tier 2	fra 7 e 700 tons.	gruppo 2	regionali – multi-nazionali
tier 3	oltre 700 tons.	gruppo 3	internazionali

Le integrazioni SIA del dic 2013 riportano che per gli eventi di maggior gravità sono previsti interventi che coinvolgono anche strutture sovranazionali quali l'EMSA. Quest'ultima è stata incaricata di creare una rete di imbarcazioni, attrezzature e altre risorse per aiutare gli Stati membri a far fronte all'inquinamento causato dallo sversamento di idrocarburi. La flotta noleggiata dall'EMSA (flotta SOSRV), come ricordato nelle integrazioni, è composta da navi che svolgono quotidianamente altri compiti (quindi non sono utilizzate in modo specifico), ma che in caso di incidenti possono ritornare al porto dove sono ormeggiate per venire successivamente attrezzate al fine di intervenire laddove necessario. Per il mar Mediterraneo la flotta è composta da sei navi per una capacità complessiva di 14.000

tonnellate. Tra queste, solo una è presente in Italia, nel porto di La Spezia (alquanto distante dalla zona di un eventuale intervento), mentre altre due sono ormeggiate a Malta. Le restanti tre navi sono ormeggiate a Algeciras (Spagna, vicino stretto di Gibilterra), Piraeus (Grecia, Pireo) e Limassol (Limisso, parte turca dell'isola di Cipro). Risulta evidente che, in caso di grave incidente i tempi di intervento risultano fortemente condizionati dalla disponibilità della nave e dalla vicinanza o meno alla zona di intervento che in determinate situazioni potrebbe essere ben superiore alle 48 ore previste. Sarebbe opportuno da parte della Società, nell'ambito di ciascun esempio di sversamento considerato (5 t, 700 t e 10.920 t), specificare quali sia l'effettivo range temporale tra l'inizio dello sversamento e le operazioni di intervento.

- A pag 95 di 125 del SIA integraz. Dic 2013 la Società dichiara:

"In caso di sversamenti accidentali di olio o di gasolio. La base di appoggio a terra, sarà dotata dell' attrezzatura necessaria per un primo intervento di emergenza tramite le navi appoggio in caso di sversamenti accidentali di olio in mare".

Secondo la Protezione Civile Nazionale (P.C.N. – Tecniche di disinquinamento marino – febbraio 2011), lo spessore di una macchia costituita da idrocarburi versati in mare in condizioni di mare calmo (cioè nelle condizioni ottimali in cui l'idrocarburo tende a non disperdersi) è di 50 micron e la sua quantità è pari a 50 metri cubi per Km². Considerato che la Società, nella sua base di appoggio a terra (non viene specificata quale sia – ndr), dispone di 500 metri di barriere antinquinamento (da pag 96 di 125 del SIA integrazioni dic 2013) e che le stesse riuscirebbero a circoscrivere un'area di circa 20.000 m² (0,02 km²), risulta evidente che lo sversamento che la Società sarebbe in grado di gestire autonomamente, naturalmente in condizioni ottimali (mare calmo), sarebbe di circa 1 m³. Questo valore risulta ben al di sotto del più basso degli scenari ipotizzati nello studio di simulazione oil-spill che è di circa 5 tonnellate.

ASPETTO DI UNA MACCHIA DI IDROCARBURO SULL'ACQUA

ASPETTO DELLA MACCHIA CON MARE CALMO	SPESORE DELLA	QUANTITA' DI
	PELLICOLA	IDROCARBURO SU 1 KM ²
	MICRON	METRI CUBI
Appena visibile in eccellenti condizioni di luce	0,1	0,1
Visibile con riflessi argentei sull'acqua	0,5	0,5
Tracce visibili di colore	1	1
Bande di iridescenze brillanti	5	5
I colori tendono a virare verso tinte cupe	10	10
Colori molto scuri	50	50

Tabella tratta da Protezione Civile Nazionale - tecniche di disinquinamento marino – Portoferraio – 24 febbraio 2011.

Sulla base di quanto detto, sarebbe opportuno che la società specificasse quale sia la base di appoggio a terra e quale sia, in termini quantitativi, l'effettivo sversamento che la Società riesca a gestire autonomamente al variare delle condizioni meteo.

- Lo studio di simulazione prevede che in tutti i nove scenari ipotizzati la direzione del vento sia di 7,5 m/sec (27 km/h o 14,6 nodi) e non valuta l'efficacia (in termini di rendimento) delle operazioni di rimozione meccanica in tali condizioni. Secondo la scala Beaufort un valore di velocità del vento di 7,5 m/sec prevede un mare forza 4 (vel del vento compresa tra 5,5 e 7,9 m/sec) prossimo al limite del mare forza 5. Il mare forza 4 prevede un'altezza media delle onde di 1 metro con valori massimi di 1,5 metri. Secondo la scala Douglas un'altezza di onde di 1,3 metri determina condizioni al limite tra mare mosso (altezza onde 0,5 – 1,3 metri) e mare molto mosso (altezza onde compresa tra 1,3 e 2,5 metri).

Si ricorda che l'efficacia della rimozione meccanica decresce sensibilmente all'aumentare del moto ondoso e della velocità del vento. L'ISPRA sconsiglia di effettuare operazioni quando l'altezza delle onde supera i 2 – 3 piedi (0,6 -0,9 metri) e quando la velocità del vento supera i 9 – 10 nodi, notevolmente minore rispetto alle condizioni in cui è stata effettuata la simulazione (7,5 m/sec = 14,6 nodi), ciò anche perché il superamento di questi parametri possono limitare anche la sicurezza delle operazioni del personale impiegato (da Sversamenti di prodotti petroliferi: sicurezza e controllo del trasporto marittimo – ISPRA 2011).

A supporto di ciò si ricorda che il "Piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze nocive causati da incidenti marini" approvato con Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri il 04 Novembre 2010, all'allegato 3 (Tecniche utilizzabili nella lotta all'inquinamento marino da idrocarburi) definisce "inutile" l'intervento di rimozione meccanica attraverso l'utilizzo di metodi dinamici o statici con uno stato del mare >2 ed "inefficace" l'utilizzo di panne galleggianti con uno stato del mare > 2-3; condizioni che vengono abbondantemente superate nella simulazione di Oill-Spill effettuata dalla società.

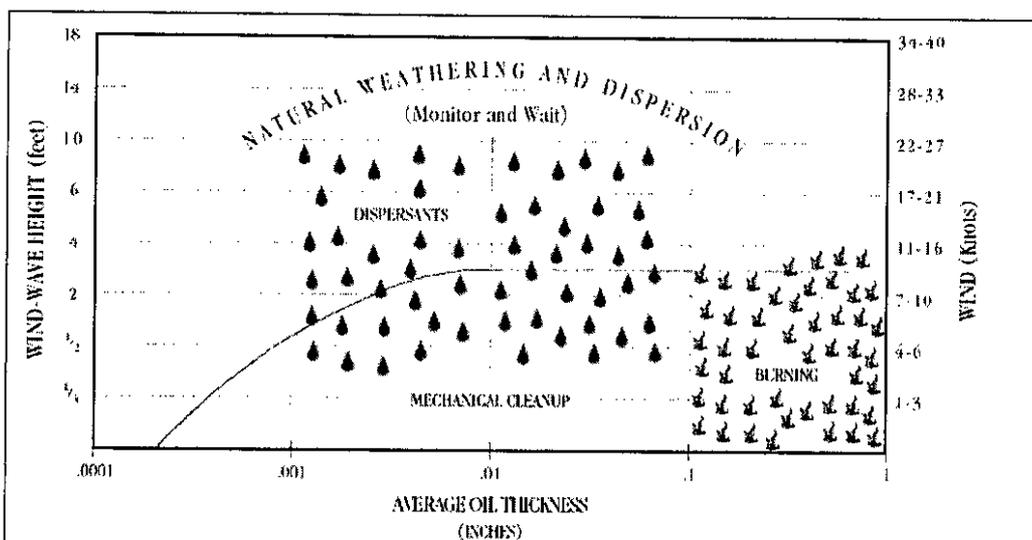


Figura 8.1: influenza delle condizioni meteorologiche su alcune tipologie di azioni per contrastare uno sversamento - Fonte: [34]

Range delle condizioni meteorologiche in cui è possibile effettuare interventi per contrastare uno sversamento (da fonte Ispra: Sversamenti di prodotti petroliferi anno 2011).

A parere dello scrivente, sulla base di quanto succitato, la simulazione effettuata dalla Società attraverso l'utilizzo di modelli matematici, porta a dei risultati eccessivamente ottimistici se non addirittura inverosimili.

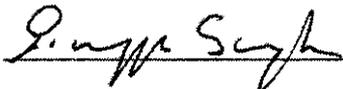
A conferma di ciò si riporta la frase di commento desunta dall'All. 3 del Piano di protezione civile nazionale" relativamente all'utilizzo di tecniche di rimozione meccanica e materiali inerti assorbenti e inaffondabili, o prodotti chimici che producono la gelificazione dell'idrocarburo:

"In ogni caso le varie tecniche di rimozione, pur combinate tra loro e nelle condizioni ideali di luce e di mare, consentono di recuperare al massimo non più del 30% dell'idrocarburo sversato. Tale percentuale tende rapidamente a zero con il peggioramento delle condizioni meteo-marine. Impossibile operare la rimozione in assenza di luce".

Quanto sostenuto nel Piano di protezione civile Nazionale: recupero di non più del 30 % dell'idrocarburo sversato, risulta essere totalmente in antitesi con quanto sostenuto dalla Società: diminuzione dell'idrocarburo sversato di almeno tre, quattro ordini di grandezza della massa inquinante originaria in presenza di interventi di mitigazione.

Alla luce di quanto sopra detto si confermano tutte le perplessità inerenti alle problematiche biologiche ed ambientali espresse precedentemente con nota prot n° 012726 del 19/03/2013.

Il funzionario incaricato
(Dott. Geol. G. Scaglione)



V.° il Dirigente del
10° Settore Geologia e Tutela Ambientale
(Dott. Geol. S. Buonmestieri)



DGpostacertificata

Da: Provincia Regionale di Ragusa [protocollo@pec.provincia.ragusa.it]
Inviato: lunedì 3 marzo 2014 12:24
A: DGSalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: Invio nota prot. 0007383
Allegati: Secondo parere Vesta marzo 2014.pdf

Si trasmette la nota in oggetto per conto di Giuseppe Scaglione
Cordiali saluti
Silvana Alessandrello