

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**  
**Autostrada A31 Valdastico nord**  
Codice procedura 3717  
**Procedura integrata VIA-Valutazione di incidenza**

**Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.**

Il/La Sottoscritto/a

*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

Il/La Sottoscritto/a      *Renzo Priante*

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione  
capogruppo della Lista Civica ALI per Piovene Rocchette nel consiglio comunale di Piovene Rocchette  
*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al **Progetto**, sotto indicato.

**Autostrada A31 Valdastico nord**

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)*
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)*
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)*
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)*
- Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- 
- Monitoraggio ambientaleAltro *(specificare)* Effetti del traffico sulla salute e incidentalità

## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Vedi il documento "Descrizione osservazioni" allegato alla presente

---

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

## ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

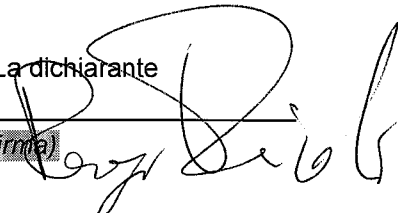
Allegato A – Descrizione osservazioni *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data Piovene Rocchette, 11 ottobre 2017

*(inserire luogo e data)*

Il/La dichiarante

*(Firma)*



Autostrada A31 Valdastico nord  
Codice procedura 3720  
Verifica di Ottemperanza del Progetto Definitivo "I lotto Piovene Rocchette - Valle dell'Astico"

Allegato 1 all'osservazione di Priante Renzo

Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co. 3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

## 1 Adeguatezza

L'autostrada non è compatibile con un ambiente vallivo, è un'infrastruttura eccessivamente pesante con un'elevata rigidità geometrica dovuta alla necessità di utilizzare raggi di curvatura ampi e basse livellette, inoltre ha un'elevata sezione stradale, mediamente il doppio delle altre infrastrutture.

Di conseguenza

A. il consumo di suolo in area valliva è maggiore che in area di pianura

B. il tracciato non può trovarsi al livello del terreno, se ne deve distaccare e questo comporta l'uso massiccio di scarpate o viadotti, molto meno necessarie in pianura.

Non a caso in tutto l'arco alpino l'uso di autostrade è limitato ai valichi internazionali. Da ovest a est abbiamo infatti

- A10 Genova Ventimiglia ((Italia Francia)
- A32 Torino Bardonecchia ((Italia Francia)
- A5 Torino Monte Bianco (Italia Francia)
- A9 Linate Como Chiasso (Italia Svizzera)
- A22 Modena Brennero (Italia Austria)
- A23 Palmanova Tarvisio (Italia Austria)
- A34 Villesse Gorizia (Italia Slovenia)

L'autostrada non è mai stata utilizzata come soluzione per il collegamento tra due province, Rovigo-Vicenza-Trento nel nostro caso. Anche volendo valutare il tratto completo con il collegamento da Bologna-Rovigo a Trento, non bisogna dimenticare che l'autostrada si chiamerà "Rovigo-Pedemonte" dopo di che diventerà un "raccordo tra viabilità ordinarie" che termina a Trento, potrà essere al massimo una variante del collegamento principale che da Bologna passa per Trento per arrivare al Brennero.

L'uso di una soluzione così poco idonea per collegamenti interprovinciali e così impattante sull'ambiente della valle dell'Astico andrebbe ricondotta ad una soluzione già sperimentata in Italia e che ha dimostrato di funzionare: **per questo tipo di collegamenti si utilizza una superstrada e mai un'autostrada.**

Tale soluzione è maggiormente raccomandata per un motivo. Il progetto presentato si ferma a Pedemonte e vi è solo un accordo scritto per il proseguimento in area trentina.

Del tratto trentino si sa solo che

- sarà un "raccordo tra viabilità ordinarie"<sup>1</sup>
- non è certo il tracciato della superstrada nell'area trentina
- non si sa se sarà collegato all'autostrada A22

In questa situazione progettare un'autostrada per collegare due comuni della stessa provincia (Piovene-Pedemonte) in una valle come la valle dell'Astico è un'opera immotivata perché

- devasta l'ambiente vallivo in una valle con rilevanti emergenze paesaggistiche e ancora fortemente antropizzata
- non raggiunge l'obiettivo di essere un collegamento interprovinciale.

Se per qualunque motivo l'autostrada non dovesse essere completata si sarà trattato di uno scandalo di portata nazionale.

---

<sup>1</sup> Protocollo di intesa tra Stato Regione Veneto Provincia di Trento febbraio 2016

## Osservazioni e proposte

1.1 **La progettazione va declassata da autostrada a superstrada.** Questa soluzione avrebbe il vantaggio di ridurre l'impatto nell'ambiente vallivo, ridurre il consumo di suolo, essere compatibile con i volumi di traffico previsti (max 30.000 veicoli/giorno nel tratto di valico) <sup>2</sup>. Infine avrebbe il vantaggio di presentare una soluzione omogenea su tutto il tratto ancora da costruire.

1.2 In subordine è necessario **rinvviare l'approvazione** dell'opera fino a quando sarà definito il tratto trentino dell'arteria stradale. Solo allora sarà possibile valutare se la progettazione è adeguata alla funzione dell'infrastruttura. Non è ragionevole realizzare un'infrastruttura di questa pesantezza senza certezza sul suo tracciato e sul suo effettivo utilizzo.

## 2 Cantierizzazione

**La Valle dell'Astico** è una valle stretta, molto più stretta di altre valli alpine. Ha la forma di una "zeta" con due bracci est-ovest e uno nord-sud. Il tratto più ampio è il tratto Piovene Arsiero lungo circa 8 km e largo 1.500-1.700 m. A monte di Arsiero la valle è impraticabile per un'autostrada, si restringe fino a un minimo di 80 m in località Scalini e nel comune di Valdastico dove si allarga, la parte più ampia è fortemente invasa dall'urbanizzazione. Oltre Casotto la valle si restringe a imbuto fin quando comincia la salita vera e propria.

Per fare alcuni paragoni.

**La valle dell'Adige** da Bolzano a

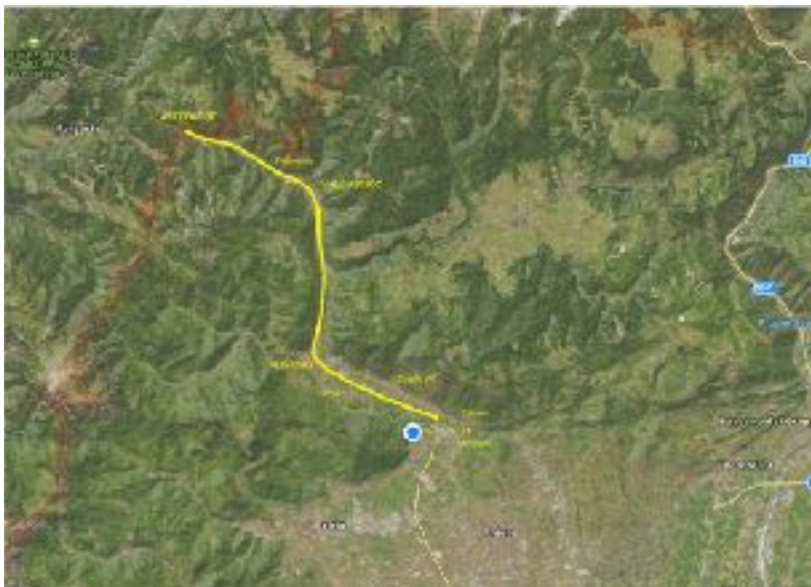
Merano è larga circa 2,7 km, il traffico si assesta sui 36.000 veicoli/giorno eppure le esigenze di movimento sono affidate a una superstrada e non a un'autostrada <sup>3</sup>.

**La Valsugana** a monte di Borgo Valsugana ha una larghezza variabile tra i 900 m e i 1.900 m. Il traffico si assesta intorno ai 40.000 veicoli/giorno. Le esigenze di mobilità sono affidate a una superstrada.

Ambedue i confronti ci mostrano che **in ambiente vallivo** la scelta che compenetra meglio le esigenze di mobilità con la preservazione dello spazio di fondovalle e con i problemi ambientali è una superstrada e non una strada.

L'autostrada comporta, tra l'altro una movimentazione imponente di materiali, molto maggiore rispetto a un'altra infrastruttura. I numeri in gioco parlano di 7.121.798 mc di roccia <sup>4</sup>. Movimentare una tale massa di materiale in uno spazio ristretto richiede una cantieristica molto organizzata ad evitare le scelte efferate operate nella costruzione della Strada Pedemontana Veneta.

Il documento SIA Quadro di riferimento progettuale Generale Relazione <sup>5</sup> a pag. 82 quantifica in 133.252 il numero di viaggi nella Macrofase 1 nella quale "i mezzi utilizzeranno la rete viabilistica



<sup>2</sup> Sulla stima dei volumi traffico e della sua limitata fondatezza, parleremo in seguito.

<sup>3</sup> I dati sono presi da <http://www.altoadigeinnovazione.it/mobilita-altoadige/>

<sup>4</sup> Documento J16L1\_010101001\_0101\_0PD\_02 Progetto definitivo Relazione generale pag 230

<sup>5</sup> J16L1\_050301001\_0101\_0PD\_02.pdf

esistente”<sup>6</sup>. Si tratta di ben 1.732.279 mc, solo i successivi 1.192.975 saranno svincolati, in parte, dalla viabilità ordinaria. Nel progetto presentato il 60% dei materiali passerebbero per la viabilità ordinaria.

Si tratta di un traffico pesante che va ad aggiungersi ai fenomeni di congestione che già oggi si verificano lungo le vie Rossi, Roma, Trieste e Gorizia dove si riversa pressoché tutto il traffico di accesso alla valle. Sono inoltre strade urbane utilizzate per andare a scuola e in centro.

Non è un caso se a Piovene si registra la massima incidentalità di tutta la valle (vedi punto 5)<sup>7</sup>.

Ad illustrare la relazione è allegata la tavola *J16L1\_050305001\_0101\_OPD\_02.pdf Corografia generale del sistema di cantierizzazione e delle aree di cava e deposito*.

In questa tavola il traffico attraverserà via Trento (Piovene R.). Evidentemente chi ha redatto il progetto non conosce il conteso. Si tratta di una strada con rotatorie molto strette e percorsa dalla principale pista ciclabile del comune di Piovene Rocchette. I 133 mila veicoli pesanti intersecherebbero ogni giorno gli alunni che vanno a scuola a piedi o in bicicletta e questo comporterebbe un aumento dell'incidentalità in modo insopportabile.

E' chiaro che, se oltre a progettare un'infrastruttura sovradimensionata, si va a caricare sulla viabilità ordinaria la prima Macrofase dei lavori, il cantiere diventerà insostenibile per la comunità che, *oborto collo*, lo ospita.

## **Osservazioni e proposte**

2.1 Si chiede la revisione completa della cantierizzazione e delle Macrofasi in modo da evitare che la Macrofase 1 i mezzi utilizzino *“la rete viabilistica esistente”*

Il primo cantiere dev'essere quello di realizzare un accesso al casello autostradale esistente e realizzare il ponte sul torrente Astico. Questo tratto stradale deve essere immediatamente utilizzato per la movimentazione dei materiali di scavo e/o di cantiere<sup>8</sup>. La prescrizione deve essere severa e non aggirabile.

2.2 Deve essere aperto un solo cantiere alla volta all'interno dello stesso spazio, se sulla viabilità ordinaria, già palesemente sottodimensionata, si assommasse il traffico dovuto a più cantieri sarebbe uno scempio ambientale.

2.3 I mezzi pesanti NON DEVONO attraversare via Trento di Piovene Rocchette, ma utilizzare esclusivamente il tratto autostradale fino a Thiene per raggiungere le cave Vianelle.

Qualora la cava Bai-Betorossi non potesse essere raggiungibile facendo uno svincolo dall'autostrada, occorrerà individuare un'altra cava lungo il tracciato dell'autostrada in modo da evitare l'uso della viabilità comunale di Piovene Rocchette. Non dovrebbe essere difficile dato il contemporaneo cantiere della SPV. Vedi allegati 1 e 2. La prescrizione deve essere riportata sul contratto di appalto e prevedere penali in caso di inadempienza.

## **3 Incompletezza della documentazione**

Si segnala una **carenza documentale**. I documenti pubblicati non sono completi.

Nella Relazione generale doc J16L1\_010101001\_0101\_OPD\_02.pdf a pag. 155-156 si afferma *“Lo studio del traffico è stato elaborato dal MIT-DVGA, con la finalità di approfondire le analisi trasportistiche a supporto delle valutazioni ... Tale rapporto, riportato integralmente nella “Relazione dello studio Trasportistico”...”*. Se però si apre la relazione sullo studio trasportistico, ovvero il documento J16L1\_03\_01\_01\_001\_0101\_OPD\_02 *“Studi per la conoscenza del contesto – Traffico – Relazione studio trasportistico”*, nell'indice riporta la presenza di due appendici nominate A e B. Mentre l'appendice A è integralmente riportata, l'appendice B (Elementi trasportistici - gennaio 2016- Documento elaborato dal MIT) ha il titolo nell'indice, ma non è allegata.

Tale carenza è stata segnalata tramite mail di Posta Certificata

---

<sup>6</sup> pag 84 del doc citato

<sup>7</sup> 189 incidenti su 437 di tutta la valle dell'Astico (43%) riferita al periodo 2011-2015

<sup>8</sup> Si tratta di ben quasi 4 milioni di mc di materiale in esubero come si evince dalla relazione generale a pag 231, doc. J16L1\_010101001\_0101\_OPD\_02

- al RUP del procedimento presso il Ministro dell'Ambiente [dva-2@minambiente.it](mailto:dva-2@minambiente.it) <sup>9</sup>
  - Alla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali - Div4 - Analisi investimenti [svca@pec.mit.gov.it](mailto:svca@pec.mit.gov.it)
  - Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza [segreteria.nuovastm@pec.mit.gov.it](mailto:segreteria.nuovastm@pec.mit.gov.it)
- A tutt'oggi non ha ottenuto risposta.

## **Osservazioni e proposte**

3.1 Si chiede la messa a disposizione del documento e la riapertura dei termini per la presentazione delle osservazioni

## **4 Stime di traffico**

Il documento J16L1\_03\_01\_01\_001\_0101\_0PD\_02 "Studi per la conoscenza del contesto – Traffico – Relazione studio trasportistico" riporta le stime di traffico poste alla base della progettazione. Queste sono così stimate <sup>10</sup>.

TGMS bidirezionale	anno 2024	anno 2025	anno 2030	anno 2035
<b>Tratto Thiene Piovene</b>	37.847	38.850	43.364	47.112
<b>Tratto Piovene Cogollo</b>	29.090	29.586	31.588	33.696
<b>Tratto Caldonazzo allaccio A31</b>	29.033	29.640	32.107	34.838

Nella relazione generale <sup>11</sup> si afferma *“La durata complessiva dell’Appalto è quindi pari a 2889 giorni di cui 210 giorni per il Progetto Esecutivo e 2.670 giorni per l’esecuzione dei lavori”*. se dunque ipotizziamo ottimisticamente che il progetto definitivo sia approvato entro il 31/12/2017 (ed è una previsione molto ottimistica):

- il progetto esecutivo sarebbe pronto entro il 30/7/2018
- i lavori del 1° lotto sarebbero ultimati il 29/11/2025

Solo nel 2025 sarebbe ultimata l’autostrada (1° lotto fino a Casotto).

Salta all’occhio che le previsioni per gli anni 2024 e 2025 siano di pura fantasia e dunque irrealistiche. Se i tempi di realizzazione del 2° lotto (tratto più lungo comprendente la galleria di valico) durassero altrettanto (2.670 giorni) nel 2030 si potranno considerare ultimati i lavori? E nel 2035?

La scarsa aderenza alla realtà delle stime trasportistiche vanno valutate anche da un’altro punto di vista.

Nel **Progetto Preliminare** <sup>12</sup> il traffico giornaliero medio è così calcolato

TGM	anno 2024	anno 2030	2035
<b>Valle Astico allacciamento A31</b>	16.533	18.806	21.194

<sup>9</sup> Identificativo messaggio PEC [opec285.20170927084255.11428.10.1.62@pec.aruba.it](mailto:opec285.20170927084255.11428.10.1.62@pec.aruba.it)

<sup>10</sup> Studio trasportistico pag 20 e segg.

<sup>11</sup> Documento J16L1\_010101001\_0101\_0PD\_02 Progetto definitivo Relazione generale pag 252

<sup>12</sup> Documento 2505\_050101001\_0101\_0PP\_A0 Studi e indagini sul tracciato scelto Relazione studio trasportistico pag. 90 e segg. Abbiamo preso i dati dello scenario medio.

Balza subito all'occhio che assistiamo al raddoppio delle stime o quasi: da 16.533 a 29.033. Una tale stima così divergente avrebbe bisogno di una seria disamina al fine di evitare errori di stima che si manifestano in un "overdesigning" ovvero a una progettazione sbilanciata e poco aderente alla realtà, e quindi a un impatto eccessivo sull'ambiente. Non si capisce se il confronto tra la stima precedente e quella attuale sia contenuta nel fantomatico documento citato ma non allegato.

### Osservazioni e proposte

4.1 Si chiede l'aggiornamento dello studio trasportistico che riporti:

- una più realistica stima temporale in modo che i tempi di realizzazione siano coordinati con le stime di traffico
- una precisa e puntuale disamina delle incongruenze tra lo studio del Progetto preliminare e quello del Progetto definitivo

4.2 Perché lo studio sia concreto e fattibile è necessario predisporre il progetto del secondo lotto da Casotto a Trento, senza il quale ogni stima è del tutto aleatoria. Pertanto diventa importante quanto chiesto sopra al **punto 1.2**

## 5 L'occupazione dello spazio

Il grande impatto della soluzione autostradale in confronto con una soluzione più congrua, la superstrada, si vede in ogni dettaglio della progettazione. Si prenda il casello di Cogollo come riportato nella tav. J16L1\_06\_01\_04\_001\_0207\_OPD\_02. Il raccordo tra la strada provinciale e l'autostrada con la realizzazione di un casello con solo due posti esazione in entrata e tre in uscita comporta una serie di opere (scarpate, svincoli, sovrappassi, ecc.) che occupano una superficie superiore a quella del casello di Vicenza ovest. A Cogollo impieghiamo 226.700 di terreno (22,6 ettari) per una semplice uscita, laddove a Vicenza ovest, pur avendo l'esigenza di fare un svincolo, un parcheggio molto grande e raccordi con la viabilità della zona industriale, la superficie occupata è "solo" di 186.000 mq.

Questo esemplifica bene la differenza tra costruire un'autostrada in zona di pianura, pur urbanizzata, e una zona valliva: il consumo di suolo è enormemente superiore in una valle stretta come la valle dell'Astico.

### Osservazioni e proposte

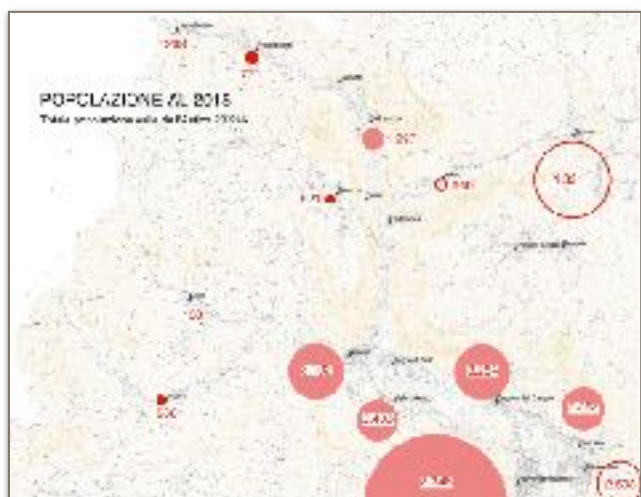
5.1 Si chiede la valutazione di una soluzione che riduca il consumo di suolo anche con l'uso di livellette più elevate da giustificare come la migliore compenetrazione tra standard autostradali e impatto sull'ambiente (consumo di suolo).

## 6 Interferenza con la viabilità ordinaria

La viabilità nella valle dell'Astico ha una struttura ad albero dove il tronco rappresenta la SS 350 che risulta l'arteria principale in entrata e in uscita dalla valle. La Valle dell'Astico ha una popolazione di 23.246 persone a partire da Piovene Rocchette, Caltrano e comprendendo tutti i comuni a monte compreso Tonezza e quelli della valle del Posina.

La mobilità interna alla valle privilegia l'uso di autovetture private, tanto che il tasso di motorizzazione della valle risulta di 711 autovetture per mille abitanti contro una media italiana di 614 e una media provinciale di 594, sintomo questo di una scarsa presenza di trasporti collettivi e pubblici.

I transiti dei pendolari vedono la SP 350 nel tratto Arsiero-Piovene Rocchette, ma la punta più alta si ha entro il Comune di Piovene Rocchette nel tratto in cui le SP 349 e 350 si sovrappongono. I dati di censimento 2011 disaggregati per origine/destinazione danno un valore di **10.000 transiti a Piovene Rocchette** e 6.632 transiti tra Arsiero e Piovene





Rocchette.

Se al traffico pendolare aggiungiamo il traffico merci e il traffico non pendolare i numeri aumentano, una stima estrapolata dalle ultime indagine effettuate secondo il "Progetto Sirse" risalgono al 2007.

Secondo questi dati nel Comune di Piovene Rocchette passerebbero **20.000 veicoli al giorno** e lungo la SP 350 tra Arsiero e Piovene R. il traffico ammonta a oltre 14.000 veicoli. L'attraversamento dei centri abitati di Cogollo e di Piovene Rocchette è particolarmente problematico dato che si mischiano tipi diversi di traffico, da quello di attraversamento a quello locale al traffico pendolare urbano. Non è un caso se, conteggiando gli incidenti stradale nell'arco di tempo che va dal 2011 al 2015 nei due comuni di Piovene e di Cogollo del Cengio **si concentrano più dei due terzi degli incidenti dell'intera valle.**

Come descritto nella relazione generale doc J16L1\_010101001\_0101\_0PD\_02.pdf "Nel 2007, inoltre, fu avviata la progettazione riferita ad un raccordo autostradale che doveva unire Piovene Rocchette (Vi) con la ex strada statale 350 in comune di Velo d'Astico (VI), il cui tracciato s'inseriva nel corridoio previsto per il completamento autostradale, ma, al prospettarsi del riavvio delle iniziative per il completamento del tratto autostradale, la progettazione è stata sospesa."<sup>13</sup>

La descrizione contiene un errore, il progetto di bretella venne firmato dal sindaco Giordani che finì il suo mandato nel 2004. Il progetto venne sottoscritto da

- la provincia di Vicenza
- la CCAA di Vicenza
- il Comune di Cogollo d.C.
- il Comune di Piovene Rocchette
- il Comune di Velo d'Astico
- la Comunità montana Leogra-Timonchio
- la Comunità montana Alto Astico-Posina
- il Forum degli interessi di Schio
- SpA Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova

era l'anno 2003 e le strade di Piovene Rocchette erano cosparse di lenzuoli con la scritta BRETELLA SUBITO.

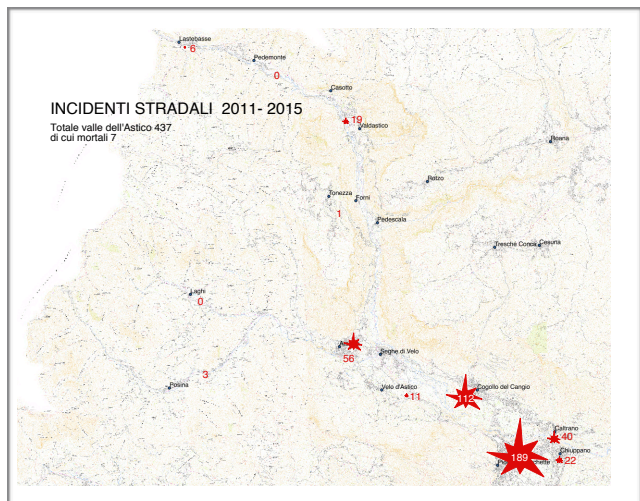
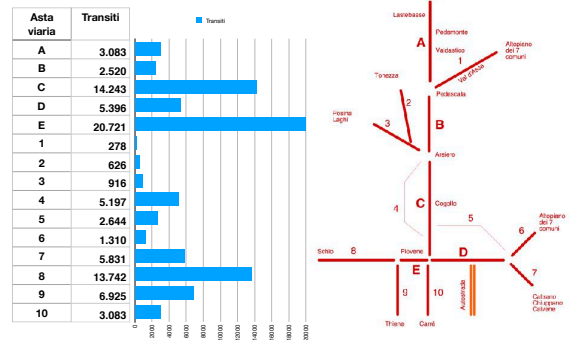
La bretella fu progettata per svincolare, almeno in parte, le strade di Piovene R. e di Cogollo d C. dal traffico di attraversamento e utilizzava il sedime dell'attuale autostrada.

**Da oltre 20 anni i cittadini della valle attendono un sollievo dal traffico. Tutto questo è stato bloccato nell'attesa dell'autostrada** e ancora non si vedono i risultati.

La costruzione dell'autostrada viene a bloccare l'unico varco possibile per dirottare il traffico da Piovene e nessuna bretella potrà mai essere costruita se ci sarà il "tappo" dell'autostrada.

**Un'autostrada che non sarà mai utilizzata dal traffico pendolare** per evidenti problemi di costi.

## Stima del TGM in giorno feriale





## **Osservazioni e proposte**

6.1 Si chiede il tratto di autostrada Valle dell'Astico-Thiene venga reso gratuito per i residenti nella valle. Questa è l'unica compensazione che potrà alleviare le comunità di Arsiero Cogollo Piovene dove è concentrata la maggioranza degli abitanti della valle dell'Astico.

Piovene Rocchette, 13 ottobre 2017

arch. Renzo Priante  
capogruppo della lista  
"Ali per Piovene Rocchette"  
consigliere comunale

Allegate n 2 tavole grafiche

# Osservazione 2.3 allegato 1



- VIABILITA' PER LE CAVE prevista nella tav. J16L1\_050305001\_0101\_OPD\_02
- VIABILITA' PER LE CAVE più idonea (utilizza la SP e l'autostrada)
- VIABILITA' PER LE CAVE da studiare in quanto conduce immediatamente all'area di cantiere e al casello



## Osservazione 2.3 allegato 2



PARTICOLARE VIA TRENTO PIOVENE ROCCHETTE