

XIV LEGISLATURA

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE (Sviluppo economico)

VERBALE SOMMARIO DELLA RIUNIONE N. 7 DEL 07/10/2013

ISABELLON Giuseppe	(Presidente)	(Presente)
PÉAQUIN BERTOLIN Marilena	(Vicepresidente)	(Delega il Cons. RESTANO)
PERRON Ego	(Segretario)	(Presente)
BERTSCHY Luigi		(Presente)
CERTAN Chantal		(Presente)
FONTANA Carmela		(Presente)
LA TORRE Leonardo		(Presente)

Partecipano i Consiglieri: CHATRIAN, COGNETTA, GUICHARDAZ e ROSCIO.

Assiste alla riunione Sonia GRIECO, Dirigente delle Commissioni consiliari e delle Attività culturali. Funge da Segretario Monica BAUDIN.

RIUNIONE CONGIUNTA CON LA I COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

La riunione è aperta alle ore 8.40, ad Aosta, nella Sala Commissioni della Presidenza del Consiglio regionale, per l'esame del seguente ordine del giorno:

- 1) Comunicazioni del Presidente.
- 2) Audizione dell'Assessore al turismo, sport, commercio e trasporti, Aurelio MARGUERETTAZ, in merito alla mozione concernente: "*Impegno per la risoluzione dei problemi del trasporto ferroviario in Valle d'Aosta*", approvata dal Consiglio regionale nella seduta del 26 luglio 2013 (oggetto n. 74/XIV).

* * *

Alle ore 10.30 la IV Commissione prosegue i lavori congiuntamente alla I Commissione consiliare permanente per l'esame del seguente oggetto:

Proponente la Giunta regionale (Presidenza della Regione)

- 3) Proposta di atto amministrativo, presentata in data 13 settembre 2013, concernente: "Approvazione della riprogrammazione, a seguito di aggiornamento, del programma attuativo regionale (PAR) FAS Valle d'Aosta 2007/13, cofinanziato dal fondo per le aree sottoutilizzate.". **SEDE REFERENTE**

* * *

Il Presidente ISABELLON, constatata la validità della riunione, dichiara aperta la seduta per la trattazione degli oggetti iscritti all'ordine del giorno, come da lettera prot. n. 6804 in data 2 ottobre 2013.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE.

Il Presidente ISABELLON informa di non avere comunicazioni da fare, se non quella che la Consigliera Marilena Péaquin Bertolin, assente alla riunione odierna, delega il Consigliere Restano a sostituirla in IV Commissione.

La Commissione prende atto.

AUDIZIONE DELL'ASSESSORE AL TURISMO, SPORT, COMMERCIO E TRASPORTI, AURELIO MARGUERETTAZ, IN MERITO ALLA MOZIONE CONCERNENTE: "IMPEGNO PER LA RISOLUZIONE DEI PROBLEMI DEL TRASPORTO FERROVIARIO IN VALLE D'AOSTA", APPROVATA DAL CONSIGLIO REGIONALE NELLA SEDUTA DEL 26 LUGLIO 2013 (OGGETTO N. 74/XIV).

* * *

L'Assessore al turismo, sport, commercio e trasporti, Aurelio MARGUERETTAZ, i dirigenti del medesimo assessorato, ing. Antonio POLLANO e ing. Marco TREVISAN, ed il Consigliere ROSCIO prendono parte alla riunione alle ore 8.42.

* * *

Il Presidente ISABELLON ricorda che la mozione in esame impegna l'Assessore "a relazionare alla Commissione competente come intende procedere in questo "momento complesso" riguardo alla risoluzione dei problemi del trasporto ferroviario in Valle d'Aosta" e "a produrre il cronoprogramma delle azioni previste per il trasporto ferroviario, e in particolare il Business plan e/o le valutazioni politiche, tecnico-economiche, che hanno consentito all'Assessore di considerare la soluzione dei treni

bimodali, come "soluzione conveniente"."

In nome della Commissione, si scusa con l'Assessore Marguerettaz per il rinvio della sua audizione programmata per il giorno 17 settembre u.s. sul punto in oggetto, dovuto alla situazione contingente venutasi a creare, nel corso della riunione suddetta, a causa del protrarsi degli approfondimenti svolti dalla Commissione stessa sulla proposta di atto amministrativo concernente l'ulteriore finanziamento del Piano di sviluppo del Casino e del complesso alberghiero del Grand Hôtel Billia.

Il Consigliere COGNETTA chiede che si proceda alla registrazione digitale degli interventi.

La Commissione concorda.

* * *

Alle ore 8.45 il Consigliere CHATRIAN prende parte alla riunione e si procede alla registrazione degli interventi su supporto digitale.

* * *

L'Assessore MARGUERETTAZ fa presente che quello delle ferrovie in Valle d'Aosta è un problema che ha visto impegnato il Consiglio regionale in modo continuo nel corso delle passate legislature in dibattiti, discussioni, analisi di relazioni e approvazione di risoluzioni.

Ricorda, a tal proposito, che fra i più recenti documenti ratificati dal Consiglio regionale compaiono due risoluzioni:

- quella approvata nel luglio 2011, che impegna il Governo regionale a proporre le iniziative più opportune per una soluzione dei disagi quotidiani degli utenti della linea ferroviaria valdostana e per ripristinare il collegamento diretto Aosta-Torino, eliminando la rottura di carico di Ivrea, anche mediante l'utilizzo di treni bimodali;
- quella approvata nel dicembre 2012, a seguito degli approfondimenti svolti dalla IV Commissione con tutti i soggetti interessati sulla tematica, che chiede di proseguire le attività al fine di poter utilizzare i fondi statali della legge finanziaria e dei (PAR) FAS per l'acquisto di treni bimodali che permettano anche di rinnovare il parco del materiale rotabile ormai obsoleto.

* * *

Il Consigliere PERRON prende parte alla riunione alle ore 8.50.

* * *

Fa rilevare che i treni bimodali sono dei mezzi di trasporto ferroviario che vengono utilizzati normalmente in altri Paesi europei e che il loro impiego è stato sollecitato anche su altre linee della rete ferroviaria italiana, ad esempio, nelle Province di Biella e di

Alessandria.

Ritiene che la scelta dei treni bimodali possa rappresentare una soluzione idonea e relativamente rapida - l'intenzione è di arrivare all'appalto per l'acquisto entro la fine del 2013, di ottenere le omologazioni nell'anno successivo e la consegna dei mezzi nei seguenti 24 mesi - per superare le attuali criticità della tratta Aosta-Torino prodotte dalle rotture di carico di Ivrea e di Chivasso.

Ricorda, infatti, che sulla linea Aosta-Ivrea i treni viaggiano a trazione diesel, mentre la tratta Ivrea-Chivasso, che ha beneficiato di consistenti finanziamenti da parte dello Stato, è stata elettrificata, pertanto, gli utenti valdostani nelle stazioni di Ivrea e di Chivasso devono scendere dal convoglio e effettuare un cambio di treno, subendo enormi disagi.

* * *

Il Consigliere BORRELLO prende parte alla riunione alle ore 9.10.

* * *

Evidenzia quindi le fragilità della linea Ivrea-Aosta, che è caratterizzata da un binario unico - eventuali turbolenze bloccano tutta la linea -, da un alto numero di stazioni e di passaggi a livello - il treno deve ridurre la velocità allungando i tempi di percorrenza - e da un numero elevato di gallerie, specialmente nel tratto Châtillon-Verrès.

Rende noto che già in passato ci si era posti il problema del miglioramento e dell'ammodernamento della linea in questione: il Prof. Caposio del Politecnico di Torino - incaricato di valutarne la fattibilità - aveva indicato una serie di interventi da eseguire, che hanno poi dato lo spunto per la sottoscrizione di tre accordi di programma quadro (nel 2004, nel 2006 e nel 2008) fra la Regione Valle d'Aosta, i Ministeri dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico, delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.a..

Fa presente che l'APQ sottoscritto nel 2004 aveva previsto, come primo intervento necessario, la realizzazione della "Lunetta di Chivasso" che avrebbe permesso ai treni valdostani, grazie ad un *bypass* della lunghezza di un chilometro, di evitare l'entrata nella stazione di Chivasso e di proseguire sulla direttrice di Torino; riferisce che non è stato possibile avviare tale intervento in quanto, malgrado l'accordo raggiunto con la Regione Piemonte, la comunità chivassese si è espressa in modo contrario a tale operazione.

Aggiunge che gli APQ successivi hanno evidenziato che l'elettrificazione della tratta Aosta-Ivrea è possibile, ma che prioritariamente occorre provvedere al miglioramento della linea mediante la realizzazione degli altri interventi già individuati dallo studio Caposio, in particolare, la variante Châtillon-Verrès, che era stimata in 278 milioni e i cui costi attualizzati sono di circa 430 milioni di euro.

Evidenzia che l'elettrificazione avrebbe dei tempi di realizzazione di almeno dieci anni - mentre l'acquisto dei treni bimodali dovrebbe completarsi nel giro di tre anni - e che alcune comunità valdostane hanno espresso dei rilievi in merito alla localizzazione sul proprio territorio delle sottostazioni (necessarie al funzionamento elettrico dei treni)

individuata dal progetto presentato da RFI.

Rileva inoltre che, mentre per l'elettrificazione della tratta, gli studi del 2006 indicavano già una spesa di 81 milioni di euro, per l'acquisto di 5 treni bimodali, considerata la necessità di dover comunque rinnovare l'attuale materiale rotabile ormai vetusto, saranno necessari unicamente 10 milioni di euro in più rispetto al prezzo di acquisto di 5 treni normali.

Il Consigliere BERTSCHY chiede ulteriori chiarimenti in merito alla quantificazione dei costi stimati per la realizzazione dell'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta.

Il Consigliere COGNETTA ricorda che la mozione approvata dal Consiglio regionale prevede che l'Assessore produca il *business plan* relativo "*al cronoprogramma e alle valutazioni tecnico-economiche che hanno consentito di considerare la soluzione dei treni bimodali come soluzione conveniente*"; chiede quindi che l'Assessore fornisca alla Commissione copia di tale documento.

La Consigliera CERTAN, nel condividere quanto richiesto dal Consigliere Cognetta, fa presente che la finalità della mozione approvata dal Consiglio regionale era essenzialmente quella di ricevere, da parte dell'Assessore, delle informazioni di programmazione politica maggiormente documentate in merito alla soluzione dei treni bimodali.

Rileva che l'Assessore si fa forte di una risoluzione, approvata a larga maggioranza dal Consiglio regionale nella precedente Legislatura, che impegna la Giunta regionale a valutare la soluzione dei treni bimodali, ma fa presente che, nell'attuale Legislatura, la rappresentatività dei gruppi di maggioranza e di opposizione ha dei numeri molto diversi e che quindi non vi è la stessa larga condivisione di tale opportunità; fa rilevare, infatti, che oggi ben 17 Consiglieri regionali su 35 chiedono che tale programmazione venga rivista.

Chiede se, oltre a finanziare l'acquisto di treni bimodali, non sia ipotizzabile procedere sia all'elettrificazione della linea sia alla ristrutturazione parziale delle gallerie, senza andare a risistemare tutta la tratta.

Ritiene che la soluzione dei treni bimodali tamponerebbe solo a breve termine il problema dei trasporti ferroviari, ma non lo risolverebbe in modo definitivo, cosa che reputa potrebbe avvenire unicamente prevedendo anche gli interventi strutturali e l'elettrificazione della tratta, tenuto conto che il programma attuativo regionale (PAR)-FAS 2007/2013 era proprio destinato al finanziamento di interventi sulle infrastrutture.

La Consigliera FONTANA chiede quale sia la durata prevista della vita tecnica di un treno bimodale.

Il Consigliere BERTSCHY rileva che l'argomento più generale della ferrovia valdostana oggi si lega ad un problema di tipo amministrativo e economico, in quanto

l'Amministrazione regionale ha valutato di trasformare un investimento finanziario sulle infrastrutture, già previsto da un programma (PAR)-FAS, in un acquisto di mezzi di trasporto ferroviario, tenuto conto che quelli che vengono utilizzati attualmente sono obsoleti; sottolinea che, al contrario, la posizione del suo gruppo politico riguardo a tale scelta, è quella di prevedere un investimento che dia la possibilità all'infrastruttura di essere significativa per il futuro sviluppo della Valle d'Aosta.

Ritiene necessario rilanciare dei rapporti politici con gli organismi che operano a livello centrale, per portare a completamento il trasferimento alla Regione delle funzioni in materia di trasporti e mettere in opera le operazioni connesse alla gestione futura del servizio e dell'infrastruttura ferroviaria, come peraltro era previsto anche nella già citata risoluzione approvata dal Consiglio regionale.

L'Assessore MARGUERETTAZ fa presente che il cronoprogramma e le analisi tecnico-economiche che hanno consentito di considerare la soluzione dei treni bimodali quale soluzione conveniente, sono stati determinati sulla base di valutazioni effettuate dalla Regione, d'intesa con i ministeri competenti e con la proprietaria dell'infrastruttura - quindi con Rete ferroviaria italiana Spa - e sono state indicate in documenti che si sono costruiti nel tempo.

Riferisce quindi che, nel 2004, nel 2006 e nel 2008, la Regione Valle d'Aosta ha sottoscritto con i soggetti succitati tre accordi di programma quadro, individuando una serie di attività per il miglioramento e l'ammodernamento della linea ferroviaria Aosta-Ivrea, a cui si è aggiunta in seguito la documentazione prodotta dall'ing. Della Noce che ha fornito alcune indicazioni sulle tempistiche, sulle caratteristiche e sugli oneri per l'acquisto dei treni bimodali.

Richiama quindi l'attenzione dei Consiglieri su un argomento che ritiene debba essere oggetto di una valutazione complessiva da parte del Consiglio regionale, ovvero, quello della norma di attuazione (d.lgs. n. 194/2010) che è stata approvata, ma che rimane lettera morta, in quanto il trasferimento delle competenze in materia ferroviaria alla Regione autonoma Valle d'Aosta, al momento, non è ancora stato applicato: infatti, la norma di attuazione prevede che lo Stato faccia degli interventi minimali che vadano a migliorare la situazione del trasporto ferroviario valdostano, ma ad oggi questo non è ancora avvenuto.

Riferisce che l'Amministrazione regionale ha intrattenuto dei rapporti con la Regione Piemonte, ma anche con gli amministratori delle comunità di Chivasso e di Novara, confermando che per la Valle d'Aosta il collegamento con la rete trasportistica nazionale è assolutamente importante.

Sottolinea che il Consiglio regionale non solo nella precedente Legislatura, ma anche già in quella appena iniziata, ha confermato la volontà di procedere all'acquisto dei treni bimodali.

Evidenzia inoltre che non vi è una volontà politica negativa da parte dei gruppi di maggioranza consiliare rispetto allo sviluppo ferroviario, ma unicamente una necessità di indicare, come è stato fatto nei diversi APQ sottoscritti dalla Regione negli anni passati,

l'ordine delle priorità.

Rende noto che l'assessorato ha ricevuto da parte di RFI alcuni progetti preliminari di fattibilità, al cui interno erano riportate le osservazioni e le valutazioni effettuate, sia riguardo all'elettrificazione della tratta Aosta-Ivrea - i cui costi sono quantificati in circa 100 milioni di euro - sia sulla variante Châtillon-Verrès.

Fa notare che l'eventuale risparmio in termini di percorrenza rispetto ai tempi attuali di una linea Aosta-Torino completamente elettrificata sarebbe di dieci minuti, esattamente come il risparmio che si avrà con i treni bimodali, in quanto la lentezza della tratta valdostana dipende da fattori al momento non risolvibili quali: l'elevato numero delle fermate; la velocità massima consentita ai treni.

Fa presente che la durata media della vita tecnica del materiale rotabile bimodale è compresa tra i venticinque e i trent'anni.

La Consigliera CERTAN chiede se l'elettrificazione della tratta Aosta-Ivrea non sarà realizzata perché due o tre comunità locali valdostane hanno avuto da ridire su qualche parte del progetto, chiedendo una concertazione.

Non condivide la scelta politica operata dalla maggioranza che preferisce, in questo momento, prevedere l'acquisto di treni bimodali per un costo di circa 60 milioni di euro e dirottare gli investimenti regionali anche in altri settori (Casino – parcheggio ospedale), piuttosto che investire 100 milioni di euro per l'elettrificazione della tratta valdostana.

L'Assessore MARGUERETTAZ afferma che la scelta di non procedere in questo momento all'elettrificazione della linea non è determinata dai rilievi formulati da alcune comunità locali valdostane; prende atto, tuttavia, che la documentazione di VIA sul progetto presentato da RFI riporta che i vari Comuni si sono espressi in modo contrario rispetto allo stesso.

Aggiunge che l'Amministrazione regionale non è contraria all'ammodernamento della linea, ma ritiene necessario fornire delle risposte immediate all'utenza, senza peraltro sprecare dei soldi in quanto i nuovi treni bimodali saranno di proprietà regionale.

Il Consigliere COGNETTA chiede di ricevere copia degli accordi di programma quadro del 2004, del 2006 e del 2008 e dello studio dell'ing. Della Noce.

Il Consigliere RESTANO chiede se la questione si possa riassumere nel fatto che:

- i costi preventivati per la realizzazione dell'elettrificazione sono pari a circa 100 milioni di euro;
- l'elettrificazione della linea Aosta-Ivrea sarebbe possibile solo con un intervento finanziario da parte dello Stato, che al momento non è previsto e avverrebbe solo in tempi molto dilazionati;
- la soluzione temporanea, che permette di dare una risposta immediata, in attesa eventualmente dell'elettrificazione e di tutte le modifiche previste sul tracciato, è quella dei treni bimodali.

L'Assessore MARGUERETTAZ condivide l'analisi fatta dal Consigliere Restano.

Fa presente che l'utenza chiede di avere la certezza degli orari e, per quanto possibile, di ridurre i tempi di percorrenza e di migliorare le condizioni di viaggio, questioni che, ritiene, potranno essere risolte con l'acquisto dei treni bimodali.

Il Consigliere BERTSCHY fa notare che la proposta di deliberazione per l'acquisto dei treni bimodali prevede l'utilizzo di fondi nazionali ed europei, ma anche di 11 milioni di euro regionali.

Afferma che avrebbe auspicato delle soluzioni possibili riguardo all'elettrificazione della tratta valdostana.

Precisa che RFI ha portato il progetto relativo all'elettrificazione della linea sul tavolo delle Amministrazioni locali senza prevedere alcun tipo di dialogo con le stesse.

La Consigliera CERTAN fa presente di avere proposto, nel corso della precedente riunione, al Presidente della Regione la possibilità di prevedere, nel documento PAR-FAS, di inserire il finanziamento sia di interventi infrastrutturali sia per l'acquisto dei treni bimodali.

L'Assessore MARGUERETTAZ precisa che la Regione ha richiesto all'Amministrazione statale di avere la disponibilità di finanziamenti nell'ambito del "Decreto del Fare" dove lo Stato ha messo a disposizione 23 milioni di euro - a cui si aggiungeranno le risorse previste dal programma PAR-FAS -, che hanno però una destinazione ben precisa e che, quindi, per credibilità, dovranno essere destinate coerentemente alle istanze che la Regione ha presentato.

* * *

Alle ore 10.30 l'Assessore MARGUERETTAZ ed i dirigenti POLLANO e TREVISAN lasciano la Sala Commissioni e termina la registrazione digitale degli interventi.

Si dà atto che alle ore 10.35 la IV Commissione prosegue i lavori congiuntamente alla I Commissione consiliare permanente e che la riunione congiunta è presieduta dal Presidente PERRON.

* * *

PROPOSTA DI ATTO AMMINISTRATIVO, PRESENTATA DALLA GIUNTA REGIONALE IN DATA 13 SETTEMBRE 2013, CONCERNENTE: "APPROVAZIONE DELLA RIPROGRAMMAZIONE, A SEGUITO DI AGGIORNAMENTO, DEL PROGRAMMA ATTUATIVO REGIONALE (PAR) FAS VALLE D'AOSTA 2007/13, COFINANZIATO DAL FONDO PER LE AREE SOTTOUTILIZZATE.". SEDE REFERENTE.

Il Presidente PERRON ritiene che, avendo la IV Commissione testé svolto l'audizione dell'Assessore Marguerettaz in merito alla mozione recante "*Impegno per la risoluzione dei problemi del trasporto ferroviario in Valle d'Aosta*" sollecitata nella riunione congiunta in data 1° ottobre 2013, oggi si possa procedere alla votazione del provvedimento in oggetto, al fine della sua iscrizione in via d'urgenza all'ordine del giorno della prossima adunanza consiliare, come convenuto nel corso della medesima riunione.

Il Consigliere GERANDIN ricorda di avere posto al Presidente della Regione, nel corso della precedente riunione sull'argomento, un quesito in merito alla volontà di mantenere inalterato il valore finanziario complessivo del Programma attuativo regionale, provvedendo alla copertura della riduzione operata con Deliberazione CIPE n. 1/2011 con risorse diverse dal FAS, ovvero, con risorse regionali; chiede quindi con quali fondi sia garantita la copertura e quando sia maturata tale scelta.

Il Presidente PERRON afferma di non essere in grado di fornire una risposta su tale aspetto; fa presente che il Consigliere Gerandin avrebbe potuto partecipare all'audizione dell'Assessore svolta dalla IV Commissione per avere questo chiarimento tecnico.

Il Consigliere GERANDIN fa presente che chiederà ulteriori spiegazioni in merito a tale questione in sede di dibattito consiliare e che esprimerà un parere contrario sull'atto in esame.

Il Consigliere DONZEL motiva il proprio voto contrario sulla proposta di atto in oggetto che prevede il dirottamento di finanziamenti già destinati alle infrastrutture ferroviarie verso l'acquisto di treni bimodali; fa presente che tale operazione avrà delle importanti ripercussioni in futuro, di cui l'Assessore competente dovrà rendere conto.

Il Consigliere BERTIN annuncia il proprio voto contrario sul provvedimento in esame: reputa che con l'acquisto dei treni bimodali non si risolverà il problema strutturale della ferrovia valdostana.

La Consigliera CERTAN chiede che vengano messi a disposizione dei Commissari, entro la giornata odierna, i testi degli accordi di programma quadro e degli studi preliminari sull'ammodernamento della tratta valdostana citati dall'Assessore nel corso dell'audizione poc'anzi svolta in IV Commissione, considerato che la mozione approvata dal Consiglio regionale nel mese di luglio scorso prevedeva la presentazione di un *business plan* in merito alla soluzione dei treni bimodali.

Dichiara di esprimere un voto contrario sulla proposta di atto amministrativo in oggetto in quanto dalle audizioni effettuate emerge una mancata volontà - che è invece stata sollecitata da parte dei gruppi di opposizione - di prevedere una doppia destinazione dei finanziamenti, ovvero, sia per il riammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria sia per l'acquisizione di materiale rotabile adeguato.

La Consigliera FONTANA, nell'annunciare il proprio voto contrario sulla proposta di atto amministrativo in oggetto, fa presente che avrebbe auspicato ricevere maggiori spiegazioni e documentazione da parte dell'Assessore competente riguardo alla soluzione dei treni bimodali.

Reputa che la scelta dei treni bimodali, da sola, non risolverà il problema dei trasporti ferroviari valdostani.

Evidenzia che le Commissioni I e IV si sono trovate a dover analizzare in tempi ristretti l'atto in esame e chiede che in futuro sia dato più tempo ai Consiglieri per approfondire i vari argomenti sui quali devono esprimersi.

Il Consigliere BERTSCHY, nel dichiarare il proprio voto contrario sulla proposta di deliberazione in esame, sottolinea la necessità sia di prevedere un miglioramento del materiale rotabile, sia di realizzare l'elettrificazione della tratta valdostana per un effettivo sviluppo futuro del sistema trasportistico ferroviario in Valle d'Aosta.

Dopo un breve dibattito la I Commissione (favorevoli: 6; contrari: 5) e la IV Commissione (favorevoli: 4; contrari: 3), esprimono a maggioranza parere favorevole sulla proposta di atto amministrativo in oggetto.

Il Presidente PERRON annuncia che, come concordato, chiederà l'iscrizione in via d'urgenza, ai sensi dell'art. 53, comma 2, del Regolamento interno per il funzionamento del Consiglio regionale, della proposta di atto in esame all'ordine del giorno del Consiglio convocato per i giorni 8 e 9 ottobre 2013.

Le Commissioni concordano.

Il Presidente ISABELLON chiude la seduta alle ore 10.45.

Letto, approvato e sottoscritto

IL PRESIDENTE
(Giuseppe ISABELLON)

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
(Ego PERRON)

IL FUNZIONARIO SEGRETARIO
(Monica BAUDIN)

Data di approvazione del presente Processo Verbale: