

DIREZIONE GENERALE
Staff Procedure Autorizzative e Valutative

Alla Regione Molise
Servizio Tutela e Valutazioni Ambientali e
Fitosanitario Regionale
regionemolise@cert.regione.molise.it

Oggetto: Verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa alla Variante al Piano Generale del Traffico Urbano della Città di Isernia - Proponente Comune di Isernia. **COMUNICAZIONI.**

Con riferimento all'oggetto, in esito all'attività istruttoria svolta dallo Staff per le Procedure Autorizzative e Valutative di ARPA Molise, si espongono di seguito le valutazioni inerenti agli aspetti ambientali di competenza di questa Agenzia, utili alla conclusione del procedimento in parola.

La Variante al Piano Generale del Traffico Urbano della Città di Isernia (di seguito PGTU) si sostanzia in un insieme di interventi volti, essenzialmente, al miglioramento della dotazione viabilistica e delle relative opere accessorie, sia in termini infrastrutturali che di politiche di impiego e di incentivo della mobilità alternativa all'automobile privata, definiti sulla base delle problematiche emerse nell'arco dei vent'anni di vigenza del Piano Generale del Traffico Urbano approvato con DCC n. 101 del 28/11/2000.

A tal fine, in particolare, sono stati presi in considerazione i dati disponibili sulla piattaforma dell'attuale gestore della sosta (AJ Mobilità) relativi all'ultimo anno di esercizio (2022).

Tecnicamente, costituendo atto di programmazione, il Piano è soggetto ad approvazione secondo le procedure della Legge n. 142 del 08/06/1990, comprendendo una fase progettuale di dettaglio costituita da un Piano particolareggiato e da un Piano esecutivo degli interventi. Pertanto, il PGTU si configura come Piano di programmazione territoriale da ricomprendersi nella specifica competenza richiamata dall'art. 32, comma 2, della Legge sull'ordinamento delle autonomie locali.

Nello specifico, le azioni previste dalla variante al PGTU sono riassumibili come di seguito¹:

AMBITO DI INTERVENTO	ATTIVITÀ PROPEDEUTICHE
Sistema della viabilità	Interventi di immediata eseguibilità: - Adeguamento della segnaletica orizzontale e verticale al fine di rendere più sicuri e funzionali i percorsi interni della città;

¹ È fatta salva la "facoltà dell'Ente di revocare e/o modificare interventi realizzati e ritenuti inefficaci nell'ambito di una valutazione ex post..." (Rapporto Preliminare Ambientale, pag. 14).

SEDI	INDIRIZZO	TEL.	FAX	E-MAIL
DIREZIONE GENERALE	Via U. Petrella 1 86100 CAMPOBASSO	0874•492600	0874•492644	dirgen@arpamolise.it
DIPARTIMENTO PROVINCIALE	C.da Selvapiana 86100 CAMPOBASSO	0874•492600	0874•492670	campobasso.dip@arpamolise.it
DIPARTIMENTO PROVINCIALE	Via Berta,1 86170 ISERNIA	0874•492600	0874•492602	isernia.dip@arpamolise.it
SEZIONE DIPARTIMENTALE	Via dei Lecci, 66 86039 TERMOLI	0874•492600	0874•492688	termoli.sez@arpamolise.it



	<ul style="list-style-type: none"> - Modifiche ai sensi di marcia; - Interventi di miglioramento della funzionalità delle intersezioni. <p>Interventi da eseguirsi entro l'orizzonte temporale del Piano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di una rotatoria all'incrocio Via S. Ippolito-SP Venafrana; - Completamento del sistema di rotatorie lungo l'asse SS17 (in particolare all'incrocio Via Aldo Moro-Via dell'Acqua Sulfurea); - Verifica di fattibilità della realizzazione di una rotatoria all'altezza di Via Tedeschi.
Interventi sul trasporto pubblico urbano su gomma	<ul style="list-style-type: none"> - Rimodulazione dell'attuale schema di rete mediante organizzazione delle linee di trasporto pubblico secondo uno schema tangenziale lungo i principali assi viari, accorciando le percorrenze e riducendo le sovrapposizioni delle linee; - Riorganizzazione delle fermate principali; - Riqualificazione dei mezzi circolanti; - Introduzione del nuovo programma di esercizio corse "a chiamata"; - Revisione delle discipline del sistema della sosta.
Mobilità ciclabile	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione/potenziamento delle infrastrutture funzionali alla mobilità ciclabile con l'aumento della copertura territoriale e l'assenza di percorsi frammentati; - Aumento della sicurezza dei ciclisti con misure mirate nei punti critici quali intersezioni a raso o rotatorie; - Messa in esercizio di forme innovative quale il bike-sharing e servizi dedicati al ciclista; - Attuazione di politiche di promozione dell'uso quotidiano della bicicletta per spostamenti sistematici casa-lavoro; - Sviluppo della ciclabilità turistica e del tempo libero.
Mobilità pedonale	<ul style="list-style-type: none"> - Adeguamento funzionale in merito alle criticità riscontrate in termini di continuità e di limitazioni al deflusso causa ingombri; - Interventi di natura strutturale (ridisegno della sezione stradale, realizzazione di strutture sopra/sottopassanti).
Isole ambientali	<ul style="list-style-type: none"> - Zone a Traffico Residenziale (ZTR); - Zone a Traffico Limitato (ZTL); - Aree pedonali.

REGIONE MOLISE GIUNTA REGIONALE
 Protocollo Arrivo N. 61879/2024 del 08-05-2024
 Doc. Principale - Class. 0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Sostenibilità Ambientale e Coerenza

Il Rapporto Preliminare Ambientale analizza con estrema puntualità la sostenibilità complessiva e la coerenza, in termini di obiettivi, della Variante al PGTU con il quadro pianificatorio pertinente a livello sia Internazionale che Regionale.

In particolare, l'esame rivela la coerenza con l'**Agenda 3030 per lo Sviluppo Sostenibile**. In particolare, gli interventi previsti dalla Variante al PGTU miglioreranno la dotazione infrastrutturale della viabilità interna della Città di Isernia (IS) con conseguente aumento delle potenzialità di accesso e fruizione al sistema di mobilità urbana. Gli assi di intervento, operando su un contesto già



antropizzato, verranno realizzati adottando alcuni accorgimenti che renderanno gli interventi in linea con gli obiettivi di sostenibilità dell'ONU (Agenda 2030), sia per quanto concerne le modalità di progettazione adottate, sia per le molteplici modalità di fruizione per la comunità che essi prevedono.

Tali accorgimenti riguarderanno, in particolare:

- operazioni cantieristiche: saranno condotte ponendo attenzione alla minimizzazione dei potenziali impatti, sebbene reversibili, da esse generati;
- materiali costruttivi: saranno scelti secondo criteri di sostenibilità nei confronti del contesto locale;
- dotazioni impiantistiche di progetto: saranno definite in modo da risultare efficienti e durature.

Relativamente al livello "locale", il Rapporto esamina con analoga precisione e puntualità la coerenza, sempre in termini di obiettivi, anche con la pianificazione di livello Regionale, Provinciale e Comunale con riferimento a:

Livello Regionale

Piano di sviluppo regionale 2023-2027
Documento di Economia e Finanza Regionale
Piano Strategico del Turismo
Piano Territoriale Paesistico-Ambientale Regionale
Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)
Piano di Sviluppo Rurale (2023-2027)
Piano di Tutela delle Acque
Piano Regionale Integrato per la qualità dell'Aria del Molise
Piano Energetico Ambientale Regionale
Piano Regionale dei Trasporti
Piano Regionale Gestione Rifiuti
Statuto del Parco Nazionale d'Abruzzo Lazio e Molise
Piano d'Ambito

Livello Provinciale

Piano Provinciale per lo Sviluppo Turistico
Piano Provinciale di Gestione Rifiuti

Livello Comunale

Piano Generale del Traffico Urbano
Piano Regolatore Generale

Senza entrare nel merito delle analisi svolte relativamente a ciascun Piano, per i cui dettagli si rimanda al Rapporto Preliminare Ambientale, si ritiene che le azioni e gli obiettivi della variante in oggetto siano coerenti con la pianificazione Regionale Provinciale e Comunale, con particolare riferimento ai piani di tipo "ambientale" per quanto di competenza della scrivente Agenzia.

Valutazioni Ambientali

Scendendo nel merito degli aspetti ambientali, si evidenzia l'elevato livello di dettaglio e di approfondimento adottato dagli estensori del Rapporto Preliminare per l'esame dei potenziali effetti ambientali che la realizzazione degli interventi in Variante al PGTU potrebbero determinare sulle principali componenti/matrici ambientali.



In particolare, la valutazione ambientale è stata svolta applicando una metodologia articolata che partendo dall'analisi puntuale degli SCENARI "ATTUALE", "DI CANTIERE" e "DI PROGETTO" porta, attraverso un processo logico strutturato, all'individuazione degli impatti diretti (sulle matrici ambientali) e indiretti (su ecosistemi e comunità umane).

Nel dettaglio, ciascun scenario è stato esaminato secondo un processo logico che, come di seguito raffigurato, individua per ogni "operazione" (attività che verranno svolte – step 1) i potenziali "fattori di emissione" (fattori di pressione – step 2) con i relativi "indicatori chiave" (indicatori degli impatti generati dai fattori – step 3) e, di conseguenza, i "parametri progettuali" (driver - step 3) necessari alla stima degli impatti.



SCENARIO ATTUALE

Per la caratterizzazione dello "Scenario attuale" è stata considerata come operazione rilevante quella relativa a **Scarico acque meteoriche negli strati superficiali del suolo**, secondo geolocalizzazione riportata nell'elaborato "Modello concettuale scenario attuale" allegato allo studio, cui si rimanda.

Il fattore di emissione associato a tale operazione è un'equazione di bilancio di massa applicata agli afflussi meteorici, implementata nella piattaforma di calcolo impiegata. Essa consente, nota la concentrazione di un inquinante disciolto nei conseguenti deflussi, di calcolarne un valore integrale nel dominio temporale di indagine. Per definire l'insieme di inquinanti, si è fatto riferimento al documento "Il dilavamento stradale e l'inquinamento ambientale" redatto da ENI, nonché agli "Agenti inquinanti di infrastrutture viarie e loro fonti di emissione", contenuta nella pubblicazione "Qualità e controllo delle acque di dilavamento di infrastrutture viarie".

Su queste basi, la caratterizzazione del potenziale carico inquinante si è concretizzata nel seguente insieme: Al, Cr, Cu, Fe, Mn, Ni, Pb, P_{tot} , SST, Zn, conservativamente definiti tramite il loro valore limite ai sensi del d.lgs. 152/2006 e s.m.i.- È stato anche conservativamente stimato il volume di deflusso potenzialmente ascrivibile all'attuale superficie pavimentata.

I driver impiegati per il calcolo degli impatti sono stati desunti dalla documentazione tecnica a disposizione e, ove non disponibili, da letteratura di settore, e sono:

- Scarico acque meteoriche in fognatura:
 - Altezza di precipitazione oraria: si è reperito il valore medio annuo di precipitazione caratteristico della Città di Isernia (IS)21, pari a 540.1 mm;
 - Coefficiente di deflusso: assunto pari all'unità (valore cautelativo);
 - Superficie scolante: superficie22 di 3287 m²;
 - Concentrazione di Alluminio, Cromo, Cu, Ferro, Manganese, Nichel. Piombo, Rame, Zinco, Ptot, Fosforo, SST nel refluo.

SCENARIO DI CANTIERE

Per la caratterizzazione dello "Scenario di cantiere" sono state considerate le seguenti operazioni rilevanti, anch'esse geolocalizzate nell'elaborato "Modello concettuale scenario attuale", cui si rimanda: **Cantiere – Costruzione di strade – EMEP/EEA 2016; Consumo di energia elettrica; Consumo di suolo.**



I relativi fattori di emissione si indentificano in:

- Cantiere – Costruzione di strade: il fattore di emissione è contenuto nell’ “Inventory guidebook 2016 – NFR” redatto dall’ EMEP/EEA nel 2016, alla voce “Air pollutant emission - 2.A.5.b Construction and demolition”;
- Consumo di energia elettrica: le fonti dei fattori emissivi sono:
 - ENERGY BALANCE;
 - ENEA - Una mappa delle emissioni specifiche e del costo medio di generazione di diversi mix elettrici, Report RdS/2013/062.

I driver impiegati per il calcolo degli impatti sono stati desunti dalla documentazione di piano a disposizione e, ove non disponibili, da letteratura di settore, e sono:

- Cantiere: - Costruzione di strade:
 - Superficie interessata dalla realizzazione delle rotatorie e della pista ciclabile;
- Cantiere: - Consumo di energia elettrica:
 - Potenza elettrica a disposizione: per il fabbisogno di ognuno dei cantieri considerati (necessari per la realizzazione delle rotatorie e della pista ciclabile, consultare il modello concettuale allegato per approfondimenti) è stato conteggiato conservativamente un fabbisogno pari a 3.5 kW;
- Consumo di suolo:
 - Il consumo di suolo “vergine” è ascrivibile alla sola potenziale realizzazione (ne va infatti verificata la fattibilità tecnica) della pista ciclabile che segue Viale Pentri, a fianco della massicciata ferroviaria. Le altre opere in programma riguardano infatti suoli già interessati dalla presenza di esistenti infrastrutture viarie.

SCENARIO DI PROGETTO

Per la caratterizzazione dello “Scenario di progetto” sono state considerate le seguenti operazioni rilevanti: **Scarico acque meteoriche negli strati superficiali del suolo; Consumo di energia elettrica; Consumo di suolo.**

Tutti i dettagli sulla caratterizzazione effettuata in riferimento allo “Scenario di progetto” sono disponibili al modello concettuale allegato.

Da metodologia, ad ognuna delle operazioni considerate sono stati associati diversi fattori di emissione, implementati nella piattaforma di calcolo impiegata, rappresentativi dei principali inquinanti derivanti dall’esercizio degli interventi realizzati:

- Consumo di energia elettrica per cui le fonti dei fattori emissivi sono:
 - ENERGY BALANCE;
 - ENEA - Una mappa delle emissioni specifiche e del costo medio di generazione di diversi mix elettrici, Report RdS/2013/062.
- Scarico acque meteoriche negli strati superficiali del suolo:
 - Altezza di precipitazione oraria: si è reperito il valore medio annuo di precipitazione caratteristico della Città di Isernia31, pari a 540.1 mm;
 - Coefficiente di deflusso: assunto pari all’unità (valore cautelativo);
 - Superficie scolante: superficie32 di 4568 m2;



- Concentrazione di Alluminio, Cromo, Cu, Ferro, Manganese, Nichel, Piombo, Rame, Zinco, Ptot, Fosforo, SST nel refluo.

Da qui, la metodologia porta all'identificazione dei seguenti driver:

- Consumo di energia elettrica:
 - Potenza elettrica a disposizione: per il fabbisogno di ognuna delle opere realizzate considerate (rotatorie e pista ciclabile, consultare il modello concettuale allegato per approfondimenti) è stato conteggiato conservativamente un fabbisogno pari a 10 kW;
- Consumo di suolo:
 - Il consumo di suolo "vergine" è ascrivibile alla sola potenziale realizzazione (ne va infatti verificata la fattibilità tecnica) della pista ciclabile che segue Viale Pentri, a fianco della massicciata ferroviaria. Le altre opere in programma riguardano infatti suoli già interessati dalla presenza di esistenti infrastrutture viarie;
- Scarico acque meteoriche negli strati superficiali del suolo:
 - Altezza di precipitazione oraria;
 - Coefficiente di deflusso;
 - Superficie scolante;
 - Concentrazione di Alluminio, Cromo totale, Ferro, Fosforo totale (come P), Manganese, Nichel, Piombo, Rame, Zinco, SST nel refluo.

IMPATTI DIRETTI

In base all'esame dei tre scenari "attuale", "di cantiere" e "di progetto" (come su esposto), con particolare riferimento alle operazioni maggiormente responsabili dei potenziali impatti sulle matrici ambientali, l'applicazione della metodologia di valutazione ha portato all'individuazione di impatti potenziali DIRETTI sulle matrici Suolo superficiale, Aria e in termini di Consumi elettrici e di Consumo di suolo con valori stimati per lo scenario di progetto in alcuni casi maggiori rispetto a quello attuale.

Ad esempio, i potenziali impatti diretti sul **Suolo superficiale** analizzati per gli inquinanti Al, Cr, Cu, Fe, Mn, Ni, Pb, P_{tot}, Zn, SST, risultano maggiori nello "Scenario di progetto" rispetto allo "Scenario attuale". Ciò è determinato dalle maggiori superfici pavimentate (capaci quindi di aumentare il dilavamento meteorico, con la conseguente maggiore entità dei potenziali impatti diretti) che caratterizzano lo "Scenario di progetto", essenzialmente ascrivibili alla potenziale realizzazione delle piste ciclabili su sedime proprio, non attualmente pavimentato (pista ciclabile in previsione parallelamente a Viale Pentri, la cui effettiva fattibilità tecnica va valutata attentamente, data la presenza della massicciata ferroviaria nelle immediate vicinanze al tracciato ciclabile ritenuto di interesse per la Città di Isernia).

Per quanto attiene, invece alla matrice **Aria**, le stime evidenziano un effetto complessivamente positivo, legati indubbiamente al fatto che gli interventi contemplati dal PGTU sono volti a ridistribuire gli spazi stradali e a moderare la velocità, inducendo movimenti circolari continuo a basse velocità (es. rotatorie). Tali azioni generano da un lato una riduzione delle emissioni climalteranti e acustiche, dall'altro una maggiore sicurezza per tutte le componenti della mobilità, con particolare riferimento a quella attiva (pedoni e cicli), favorendo una diversa ripartizione modale con incrementando la quota ascrivibile alla modalità attiva ecocompatibile. In tal senso, il contributo complessivo del PGTU alla qualità della matrice Aria è da ritenersi fortemente positivo.

Riguardo ai **Consumi elettrici**, l'eventuale aumento del fabbisogno energetico legato alla



necessità di illuminare alcune nuove realizzazioni (rotatorie, piste ciclabili, etc.) si prevede limitato in ragione del fatto che alcuni di questi interventi si affiancano a strutture preesistenti e, pertanto, non richiedono un ulteriore fabbisogno energetico da soddisfare per la propria illuminazione.

Infine, relativamente al **Consumo di suolo**, le analisi condotte evidenziano come nello "Scenario di progetto", rispetto allo "Scenario attuale", il potenziale consumo di suolo "vergine" è ascrivibile essenzialmente alla realizzazione della pista ciclabile su sedime proprio ipotizzata lungo Viale Petri, a fianco della massicciata ferroviaria. L'effettiva fattibilità tecnica di quest'opera è da valutare con attenzione; tuttavia, è stata conservativamente conteggiata nel presente documento.

IMPATTI INDIRETTI

Per il calcolo dei potenziali impatti INDIRETTI sono stati considerati alcuni indici di rischio che quantificano la potenziale interazione tra le interferenze sulle matrici ambientali (aria, suolo, acque superficiali e sotterranee) legate alla realizzazione del Piano e le vulnerabilità ambientali.

Data la contenuta dimensione spazio-temporale che lo contraddistingue (si tratta di rotatorie da realizzare per regolare incroci viari esistenti, piuttosto che di pista ciclabile da realizzare, tutti interventi la cui durata cantieristica è quantificabile in circa un mese di lavoro), l'analisi non è stata estesa anche allo "Scenario cantiere".

I potenziali impatti indiretti relativi allo "Scenario attuale" derivano dai deflussi meteorici determinati dalle attuali superfici pavimentate. Tali deflussi sono stati quantificati in relazione alla "Vulnerabilità k9" ("Aree a forte densità demografica" - Fonte: Corine Land Cover 2006) come illustrato dalle immagini sottostanti.

Anche per gli impatti indiretti, rimandando al Rapporto ed ai relativi allegati per tutti i dettagli ed i risultati specifici derivanti dall'applicazione analitica della metodologia di valutazione, si registra una sostanziale non significatività dei potenziali impatti, peraltro ben bilanciata dagli effetti complessivamente positivi legati alla realizzazione delle opere previste dal PGTU.

In particolare, le potenziali interazioni con gli usi del suolo residenziali si verificheranno orientativamente in corrispondenza delle rotatorie e della pista ciclabile da realizzare, sostanziandosi in aumento degli scarichi meteorici.

Tuttavia, in base a quanto esposto nel Rapporto Preliminare, le aree ove sorgeranno tali nuove superfici impermeabilizzate non siano interessate da particolari situazioni di criticità o di rischio ambientale, per cui è possibile stimare come contenuti i relativi impatti.

CONCLUSIONE SUGLI IMPATTI

Gli interventi contemplati dal PGTU sono volti a ridistribuire gli spazi stradali e a moderare la velocità, inducendo movimenti circolari continuo a basse velocità (es. rotatorie) con un indubbio effetto complessivamente positivo alla qualità della matrice **Aria**.

Eventuali impatti generati dalla realizzazione delle opere materiali su strada in fase di cantiere sono da considerarsi a breve termine e transitori, quindi non significativi, nonché efficacemente mitigabili con il rispetto di quanto previsto alla Parte V del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. e l'adozione delle più comuni buone pratiche quali, ad esempio:

- limitazione della velocità di transito dei mezzi all'interno dell'area di cantiere e in particolare lungo i percorsi sterrati;
- lavaggio delle ruote (e se necessario della carrozzeria) dei mezzi in uscita dal cantiere;
- lavaggio della viabilità ordinaria, ad esempio con moto spazzatrici, nell'intorno dell'uscita dal cantiere;



- utilizzo di cassoni chiusi (coperti con appositi teli resistenti e impermeabili o comunque dotati di dispositivi di contenimento delle polveri) per i mezzi che movimentano terra o materiale polverulento;
- sospensione delle operazioni di escavazione/movimentazione di materiali polverulenti nelle giornate di ventosità intensa;
- posizionamento di barriere antipolvere mobili nelle aree di cantiere prossime a potenziali ricettori, Schermatura eventuale degli impianti che generano emissioni polverulente (quali, ad esempio, gli impianti di betonaggio);
- umidificazione preventiva delle opere soggette a demolizione e/o rimozione;
- divieto di combustione.

Riguardo alla componente **Acqua e risorse idriche** si ritengono improbabili impatti diretti sulla stessa. Nelle fasi di realizzazione, tuttavia, sarà fondamentale la corretta gestione delle aree di cantiere e delle acque meteoriche al fine di non generare impatti sui corpi idrici, qualora presenti.

Gli eventuali impatti in termini di **Rumore e Vibrazioni** (non considerati nel Rapporto) connessi alla realizzazione del PGTU sono legati esclusivamente alla fase di cantiere dei vari interventi infrastrutturali. Tali impatti negativi, tuttavia, saranno di natura transitoria dunque di limitata significatività.

Ciò nondimeno, nelle fasi esecutive dovranno puntualmente essere osservati i limiti di legge soprattutto laddove le aree di cantiere saranno ubicate in prossimità/all'interno del centro abitato.

Infine, per quanto attiene alla **Popolazione e salute umana** è indubbio l'impatto positivo che la realizzazione delle Azioni del PGTU avranno complessivamente sui cittadini in termini di miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, della mobilità delle persone e delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale. Inoltre, la connessa riduzione delle emissioni di inquinanti in atmosfera, climalteranti e acustiche, avrà effetto positivo anche sulla salute umana.

*

*

*

L'esame puntuale degli effetti ambientali generati dalla realizzazione della Variante al Piano Generale del Traffico Urbano della Città di Isernia (IS), rispetto alle principali componenti ambientali, ha evidenziato una sostanziale positività degli effetti complessivi sull'ambiente urbano.

Tutte le azioni del PGTU risultano essere indirizzate alla sostenibilità ambientale sociale ed economica, attraverso interventi che oltre a ridurre le emissioni climalteranti e acustiche, mirano ad attuare strategie di miglioramento della qualità della vita del cittadino, puntando al riequilibrio dello "split modale", alla riduzione dei tempi di spostamento e alla riduzione dell'incidentalità.

Il Direttore del Dipartimento di CB
Dott.ssa Maria Grazia Cerroni

*"Documento informatico sottoscritto con firma digitale
ai sensi dell'art.24 del D.lgs 07.03.2005 n. 82"*

(A cura dello Staff per le Procedure Autorizzative e Valutative, nominato con Provvedimento del Commissario Straordinario n. 55 del 19 febbraio 2020 nonché disposizioni Prot. n. 5801/2021 e Prot. n. 15715/2023)