ISTRUTTORIA DELL' U.O. PIANIFICAZIONE URBANISTICA, CARTOGRAFICA E S.I.T.
Prot. 14046 del 18/04/2018 class. 07.04.05 - fasc. 2479

COMUNE di MIRANDOLA
Aggiornamento del Piano Generale Traffico Urbano (P.G.T.U.) adottato con D.C.C. n. 43 del 11/04/2017

RISERVE ai sensi dell'art. 34 L.R. 20/2000 – Verifica ambientale ai sensi dell'art. 5 LR 20/2000

PREMESSE

Aspetti amministravi e procedurali

Il PSC del Comune di Mirandola è stato approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n.111 del 27/07/2015 ed il RUE è stato approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n.112 del 27/07/2005.

Con Deliberazione di Consiglio Comunale n°4 del 19 febbraio 2018 l'Amministrazione comunale ha approvato il Piano Operativo Comunale (POC) con valore ed effetti di PUA per l'ambito AR_2 di Viale Gramsci - Via Bruino.

In data 20/04/2017 prot. 12694 il Responsabile del Settore 4° Lavori Pubblici e Patrimonio ha inviato all'Amministrazione Provinciale gli elaborati progettuali relativi all'*"Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) del Comune di Mirandola*", adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale n.43 del 11/04/2017; la documentazione trasmessa è stata assunta agli atti provinciali con prot. 16264 del 21/04/2017.

Acquisizione di pareri e Osservazioni

Sono pervenuti i pareri di:

ARPA prot. 7342 del 11/04/2018, acquisito agli atti della Provincia di Modena con nota prot. 13258 del 12/04/2018 (allegato);

AUSL acquisito agli atti della Provincia di Modena con nota prot. 13836 del 17/04/2018 (allegato).

In data 21/11/2017 con prot. 35153 è stata assunta agli atti provinciali con prot. 44790 del 22/11/2017 la nota, pervenuta dal Comune di Mirandola, di trasmissione delle 17 Osservazioni pervenute al Piano in questione e le relative controdeduzioni.

Contenuti del Piano

Dal Capitolo 6 della Relazione Generale: *"Gli interventi definiti dal Piano perseguono gli obiettivi di miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, della riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico e di risparmio energetico ... Tali interventi, …, esulano in linea*

generale dall'apportare modifiche importanti al sistema infrastrutturale e riguardano:

• la messa in sicurezza della rete viaria cittadina mediante la regolamentazione della circolazione in ambiti urbani o in un punti specifici;

• la messa in sicurezza ed il completamento della rete dei percorsi ciclo-pedonali;

• la gestione della sosta;

• la razionalizzazione del sistema di Trasporto Pubblico;

• ulteriori interventi per incrementare l'accessibilità delle diverse zone.

Nel dettaglio gli ambiti di intervento del PGTU sono:

"• l'istituzione della Zona 30 all'interno dell'Area del Centro Storico;

• la riorganizzazione degli spazi stradali, della circolazione e della sosta in via Circonvallazione e in viale della Libertà;

• la riorganizzazione degli spazi stradali di viale Gramsci;

• la riorganizzazione degli spazi stradali di via Per Concordia

• la riorganizzazione della circolazione e degli spazi stradali nel comparto "via Vittorio Veneto/via Piave/via Tagliate/via Toti";

• il completamento e l'adeguamento della rete di piste ciclabili."

Tutto ciò premesso,

si formulano i seguenti pareri

RISERVE ai sensi dell'art. 34 L.R. 20/2000

Non si formulano riserve.

Verifica ambientale ai sensi dell'art. 5 L.R. 20/2000

Visto i contenuti del presente P.G.T.U.;

visto il Rapporto di VALSAT;

viste le 17 Osservazioni presentate pervenute con nota prot. 35153 del 21/11/2017 assunta agli atti della Provincia di Modena con prot. 44790 del 22/11/2017;

Visti i pareri di ARPA e AUSL in premessa citati;

CONCLUSIONI

si ritiene che il presente P.G.T.U., adottato con D.C.C. n° 43 del 11/04/2017 non abbia necessità di approfondimenti e pertanto possa essere escluso dalla successiva fase di Valutazione Ambientale Strategica.

In fase di approvazione del presente P.G.T.U. dovranno essere recepite le prescrizioni indicate nei pareri ARPAE/AUSL (allegati).

* * *

Per tutto quanto precede e vista la documentazione complessivamente acquisita, in merito al presente P.G.T.U., adottato con D.C.C. n°43 del 11/ 04/2017, si propone che la Giunta Provinciale faccia propri i suddetti pareri tecnici:

- **non sollevando riserve ai sensi dell' art. 34 L.R. 20/2000;**
- **facendo proprie le conclusioni ambientali di cui sopra ai sensi dell'art. 5 LR 20/2000.**

Visto
Il Dirigente
Arch. Antonella Manicardi

ALLEGATI

Carpi lì 11/04/2018
SinaDoc: 8512/2018

Spett.le **Comune di Mirandola - Settore 4°**
Lavori Pubblici e Patrimonio

Provincia di Modena
Settore Programmazione-Pianificazione Territoriale - Servizio Urbanistica
provinciadimodena@cert.provincia.modena.it

E p.c. **Az. Usl di Modena**
Dipartimento di Sanità Pubblica
Servizio Igiene Pubblica di Mirandola

OGGETTO: Comune di Mirandola – Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) del Comune di Mirandola (MO) ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs. 285 del 30/04/1992 "Nuovo codice della Strada"
Contributo tecnico ambientale

Con riferimento alla richiesta del Settore 4° Lavori Pubblici e Patrimonio, acquisita agli atti della scrivente Agenzia con prot. 4475 del 05/03/2018, volta ad acquisire il parere in merito all'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) del Comune di Mirandola approvato nel 2005 con Delibera del Consiglio Comunale n. 104 del 14/06/2005;

esaminati gli elaborati tecnici trasmessi a corredo della richiesta e la successiva documentazione integrativa, nello specifico il nuovo "Rapporto Ambientale Preliminare per la Verifica di assoggettabile a VAS" acquisito agli atti Arpae con prot. 6884 del 05/04/2018, che fornisce chiarimenti ed integrazioni sul quadro conoscitivo, in materia di qualità dell'aria e inquinamento da rumore, per la componente traffico veicolare e sistema dei trasporti sul territorio comunale;

per quanto di competenza, si esprimono le seguenti considerazione di carattere ambientale.

Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)

Il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) è il primo livello di progettazione nel quale viene articolato il processo di pianificazione del traffico (Piano Urbano del Traffico o P.U.T.) in attuazione del Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo 285/1992 - Art. 36); è uno strumento di pianificazione di breve periodo (validità due anni) che necessita di aggiornamento in relazione alle eventuali modifiche delle reti di trasporto, nonché delle possibili variazioni d'uso del suolo introdotte da altri strumenti di programmazione quali il PGT o il PSC.

In generale, il P.G.T.U., con i suoi piani particolareggiati e attuativi, è finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico e atmosferico e il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.

Il P.G.T.U. del Comune di Mirandola

Il Comune di Mirandola nel 2005, con Delibera del Consiglio Comunale n. 104 del 14/06/2005, ha approvato il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.); da tale data, non sono più stati prodotti strumenti di pianificazione del traffico da parte del Comune. Inoltre, il sistema dei trasporti di Mirandola e dei comuni limitrofi ha subito diverse trasformazioni e, contemporaneamente, sono stati predisposti altri documenti di pianificazione sovraordinata (come il PTCP o il PSC) indicanti le linee guida per la pianificazione e progetti in fase di sviluppo/attuazione.

Gli interventi attuati con il Piano Generale del Traffico Urbano approvato nel 2005, e nello specifico:

- la trasformazione della circonvallazione del centro storico in asse principale di collegamento urbano a senso unico di marcia (antiorario) ad esclusione del tratto antistante le scuole,
- la ridefinizione dell'assetto circolatorio nel centro storico,
- la riqualificazione delle intersezioni prodromici ai precedenti obiettivi,

hanno comportato importanti benefici in termini di razionalizzazione della circolazione e ridistribuzione dei flussi di traffico; in particolare, l'istituzione del senso unico di marcia nei viali di circonvallazione del centro storico ha permesso di equilibrare i flussi di traffico e incrementare la capacità di deflusso, risolvere la saturazione delle intersezioni lungo la direttrice della SS12 e la razionalizzazione dei parcheggi.

Anche gli interventi sul sistema dei trasporti previsti dal PSC di Mirandola approvato nel 2015, ed in particolare:

- il completamento della variante alla SS12 (dall'intersezione con il tracciato storico della SS12 a sud di Medolla fino all'intersezione con la SP8 di collegamento tra Mirandola e Concordia e il collegamento tra la SP8 e la SS12 nord di Mirandola),
- il completamento del sistema tangenziale ad anello intorno al centro urbano di Mirandola finalizzato a razionalizzare il traffico di attraversamento dell'area urbana,
- il potenziamento della SP8 tra Concordia e Mirandola e della rete comunale tra San Pellegrino e la SP7 (in previsione della futura autostrada Cispadana),
- il completamento della rete urbana di percorsi ciclabili e pedonali tra il centro urbano e la stazione ferroviaria di Cividale, della rete di percorsi ciclabili extraurbani per il collegamento del Capoluogo con le frazioni minori, dei percorsi ciclo-pedonali di primo livello previsti dal PTCP e la realizzazione del corridoio di collegamento nord-sud (Concordia – Mirandola – Medolla),
- la riqualificazione di Viale Gramsci finalizzato a diminuire l'isolamento della Stazione rispetto la città di Mirandola prevedendo anche il miglioramento dello scambio modale con il sistema di trasporto pubblico su gomma,

hanno determinato un miglioramento della mobilità dei centri abitati minori e del capoluogo.

L'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) del comune di Mirandola propone i seguenti interventi per il miglioramento delle condizioni di circolazione/sicurezza stradale/condizioni ambientali:

- la classificazione funzionale delle strade;
- la realizzazione/completamento delle piste ciclabili (anche mediante la realizzazione di piste in sede propria riservate) e la realizzazione/ripristino/mantenimento degli attraversamenti pedonali prevedendo dispositivi per la moderazione della velocità;
- l'individuazione della Zona 30 in coincidenza con l'area del Centro storico finalizzata ad un miglioramento della sicurezza della circolazione e alla maggiore multifunzionalità degli spazi stradali;
- la fluidificazione e la razionalizzazione dei flussi veicolari mediante la realizzazione di rotatorie compatte e l'istituzione di nuovi sensi unici;
- la razionalizzazione dell'offerta di sosta mediante il ri-disegno degli spazi ad essa dedicati;
- implementazione del trasporto pubblico mediante l'istituzione di nuove fermate a chiamata finalizzate al miglioramento dell'accessibilità di alcune zone/frazioni.

SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DELLE PREVISIONI

Nel Rapporto preliminare per la Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), redatto ai sensi dell'art. 12 e dell'Allegato I - parte II del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii, sono stati analizzati gli impatti pertinenti all'aggiornamento del P.G.T.U. della città di Mirandola in correlazione al contesto urbanistico esistente; le componenti considerate e ritenute fondamentali sono risultate essere: suolo e acqua, aria, biosfera, ambiente antropico e rumore.

Il contesto ambientale dello scenario di riferimento risulta essere quello contenuto nel Rapporto Ambientale VAS-VALSAT redatto dall'Amministrazione Comunale nell'ambito del Piano Strutturale Comunale (PSC) adottato nel 2014 e approvato nel 2015; in particolare, per quanto attiene le matrici ambientali aria e rumore (maggiormente influenzate dal piano in esame), il quadro conoscitivo è descritto negli allegati QC_C_REL_ALL2, relativo la qualità dell'aria, e QC_C_REL_ALL3, pertinente l'acustica.

Per quanto attiene la matrice ambientale aria, sulla base dei dati Arpae 2012 delle stazioni di monitoraggio della rete provinciale, emerge che il traffico stradale circolante sulle principali arterie stradali che attraversano il territorio comunale è una delle principali cause delle criticità atmosferiche riscontrate; lo scenario sopra descritto, associato alle condizioni atmosferiche tipiche della pianura padana (scarsa circolazione atmosferica che impedisce la dispersione degli inquinanti) fa rientrare il comune di Mirandola nella "zona arancione", area in cui si presenta il superamento del valore limite del PM10.

Anche per la componente acustica, dall'analisi del quadro conoscitivo condotto mediante indagini strumentali eseguite nel 2012 e nel 2014 in diverse postazione individuate sul territorio comunale, sono state rilevate talune criticità correlate al traffico veicolare che risulta essere la principale sorgente del rumore ambientale.

Gli scenari contenuti nella proposta di aggiornamento del P.G.T.U. di Mirandola, considerati di tipo regolamentare e che non propongono modifiche all'assetto infrastrutturale della rete stradale esistente, portano a ritenere che il piano avrà effetti limitati sulle componenti ambientali considerate, per lo più valutati nel documento di assoggettabilità alla VAS come migliorativi rispetto alla situazione esistente.

Per tale ragione si concorda che l'aggiornamento del P.G.T.U. di Mirandola non comporterà significativi impatti sulle matrici ambientali prese a riferimento.

Restando a disposizione per eventuali ed ulteriori chiarimenti, si porgono distinti saluti.

Il Tecnico ARPA
Barbara Armentano

Il Responsabile del Distretto
Dr.ssa Annalisa Zanini

Lettera firmata elettronicamente secondo le norme vigenti.

da sottoscrivere in caso di stampa La presente copia, composta di n. ..... fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.
Documento assunto agli atti con protocollo n. …….. del …….
Data …….. Firma ……..

Dipartimento di Sanità Pubblica
Servizio Igiene Pubblica
Area disciplinare Igiene del Territorio e dell'Ambiente Costruito
Sede di Mirandola

OGGETTO: **Comune di Mirandola. Delibera C.C. 43/2017.**
Aggiornamento del Piano Generale Traffico Urbano (P.G.T.U.)
Adozione ai sensi dell'art.36 del D.Lgs 285/1992 "Nuovo Codice della Strada".
Parere igienico sanitario.
URB 17-06-9296 SG 01.12.17

Comune di Mirandola
Settore 4° - Lavori Pubblici
comunemirandola@cert.comune.mirandola.mo.it

E
Comune di Mirandola
Comune di Mirandola
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0036585/2017 del 01/12/2017
Firmatario: Az. USL di Modena, Az. USL di Modena

In riferimento all'adozione del nuovo Piano Generale del Traffico Urbano, di cui alla Delibera del Consiglio Comunale n. 43 del 11/04/2017;

esaminata a cura dei Servizi del Dipartimento di Sanità Pubblica la Relazione illustrativa e le Tavole allegate alla richiesta di parere da voi inviata in data 28/04/2017 con prot. n. 13588 e a noi pervenuta in data 08/05/2017, ns. prot. n. 30414/17;

considerato che il PGTU rappresenta lo strumento di pianificazione di primo livello del Piano Urbano del traffico (PUT) ed ha l'obiettivo di adeguare il sistema della mobilità al sistema urbanistico e territoriale ;

lo scrivente Servizio esprime il seguente **parere favorevole a condizione** così strutturato:

PREMESSA

Occorre fin da subito evidenziare che le analisi presentate e i principali obiettivi prospettati nei documenti siano condivisi dallo scrivente Servizio essendo in linea con gli scopi istituzionali del Dipartimento di Sanità pubblica, ovvero la tutela dello stato di salute dei cittadini.

In particolare le strategie contenute nel documento sono tese a migliorare le condizioni di fluidità della circolazione e la facilità di sosta con la conseguente riduzione di inquinamento atmosferico ed acustico. Ancor più importanti risultano essere le azioni indirizzate al miglioramento della sicurezza stradale ottenibili dalla separazione ed il controllo delle diverse componenti del traffico e dal superamento delle attuali carenze infrastrutturali e/o di regolazione del traffico come anche rilevate dalle analisi tecniche sulle cause degli incidenti stradali.

Precedente PGTU e criticità presenti

Il precedente Piano Generale del Traffico Urbano (approvato nel 2005) ha attuato le seguenti linee di intervento: trasformazione della circonvallazione del centro storico in asse principale di collegamento urbano a unico senso di marcia (antiorario) ad esclusione del tratto antistante le scuole; ridefinizione dell'assetto circolatorio nel centro storico; interventi di riqualificazione delle intersezioni.

Tuttavia permane ancora il nodo cruciale del traffico di attraversamento non ancora del tutto assorbito dalla incompleta variante alla SS 12 ed ulteriori criticità rappresentate dalle ridotte dimensioni geometriche di alcuni tratti della rete urbana, dalla incompletezza della rete ciclabile, dalla limitata offerta di sosta a servizio del polo ospedaliero e dalla presenza di "punti neri" prima causa di incidentalità stradale.

Definizione degli interventi

Per risolvere le criticità elencate il nuovo PGTU di Mirandola intende intervenire nei seguenti ambiti:
- gerarchizzazione della rete stradale e la creazione di un regolamento viario
- istituzione della Zona 30 all'interno dell'Area del Centro Storico
- perimetrazione nel capoluogo delle zone di rilevanza urbanistica, delle zone a traffico limitato
- riorganizzazione di spazi stradali, di circolazione e sosta in via Circonvallazione e in viale della Libertà
- riorganizzazione degli spazi stradali di viale Gramsci e di via per Concordia
- riorganizzazione della circolazione e degli spazi stradali delle vie Vittorio Veneto, Piave, Tagliate, Toti
- istituzione di circolazione a rotatoria in tre intersezioni e l'istituzione di una intersezione semaforizzata
- completamento e l'adeguamento della rete di piste ciclabili
- interventi di regolamentazione della sosta.

PARERE

Entrando nello specifico lo scrivente Servizio:

a) esprime **parere favorevole** per i seguenti interventi:

6.1 *- Gerarchizzazione della rete stradale e regolamento viario*

6.2 *- Istituzione della Zona 30 all'interno dell'Area del Centro Storico ed estensioni della ZTL e di dedicate aree pedonali*

6.3 *- Riorganizzazione degli spazi stradali, della circolazione e della sosta in via Circonvallazione e in viale della Libertà*

6.4 *- Riorganizzazione degli spazi stradali di viale Gramsci e via per Concordia*

6.7 *- Interventi sul sistema del trasporto pubblico locale*

6.8 *- Misure di regolazione della sosta*

6.9 *- Efficienza della segnaletica stradale*

6.10 *- Ulteriori interventi*

b) esprime invece **parere favorevole <u>a condizione</u>** per i seguenti interventi:

6.3.5 *- Apertura di un collegamento diretto tra via Circonvallazione ed il parcheggio dell'autostazione sfruttando l'ampio percorso ciclopedonale attualmente presente:*

- <u>E' necessario rendere ben chiaro - tramite l'adozione di adeguata segnaletica stradale ed un programma di informazione al pubblico - i mutati diritti di precedenza tra traffico veicolare o traffico ciclabile;</u>

- <u>E' preferibile che sia presente un senso unico in ingresso rispetto ad un eventuale doppio senso di circolazione in ingresso ed uscita dal parcheggio su via Circonvallazione.</u>

6.5 *- Riorganizzazione della circolazione e degli spazi stradali nel comparto "via Vittorio Veneto / via Piave / via Tagliate / via Toti"*

- <u>E' auspicabile che la fase transitoria che precede la realizzazione della rotatoria tra via Agnini e via Tagliate sia più breve possibile o che in alternativa – se geometricamente effettuabile - venga costituita una rotatoria provvisoria (come del resto già eseguito in altro incrocio del capoluogo): infatti è ipotizzabile che la realizzazione su via Tagliate di due corsie per la canalizzazione delle manovre di svolta a destra e a sinistra non permetta comunque un deflusso ordinato, regolare e privo di pericoli per l'intenso traffico bidirezionale che percorre via Agnini, principalmente nelle ore di punta.</u>

***6.6** - Completamento e adeguamento della rete di piste ciclabili*

Pur condividendo in pieno il progetto di completamento ed adeguamento della rete ciclabile, e preso atto che *"il rapporto di 28,7 km di piste ciclabili ogni 100 kmq di superficie comunale, pone Mirandola decisamente sopra la media dei capoluoghi di provincia italiani (valore medio di 17,4 km ogni 100 kmq)* lo scrivente Servizio evidenzia che il conseguimento degli obiettivi prefissati non dipende unicamente dalla lunghezza della rete, quanto piuttosto dall'effettivo utilizzo, cioè dal numero di ciclisti e dalla frequenza d'uso.

Per questo si suggerisce di concentrare l'attenzione sul completamento e l'adeguamento degli itinerari di ambito urbano che sono maggiormente frequentati e più indirizzabili all'uso sistemico: del resto è ampiamente dimostrato che la maggior frequenza di utilizzo della bicicletta è relativa a spostamenti "brevi'' (lunghezza <5 km) e con tempi di percorrenza massimi di 15-20 minuti.

Si ribadisce inoltre quanto già indicato dallo scrivente Servizio in occasione dell'espressione di parere per i lavori della Conferenza di Servizio sul PSC di Mirandola:

"A Mirandola esistono le condizioni per predisporre un "**Grande Piano Ciclabile**" che potrebbe diventare uno dei principali asset della pianificazione urbanistica di Mirandola. In particolare le linee di sviluppo di questo piano potrebbero incentrarsi sulla:

- *scelta di una serie di percorsi principali (dorsali) che colleghino le aree più significative della città: queste dorsali dovranno essere dotate di attraversamenti sicuri delle strade (tutelati con impianti semaforici o con presenza di attraversamenti in rilievo) che infondano sicurezza e comfort per i ciclisti di tutte le età;*
- *costante manutenzione della segnaletica orizzontale privilegiando l'uso di bande o simboli con colori specifici che identifichino anche a distanza la sede della ciclabile;*
- *presenza di segnaletica verticale con indicazioni delle principali destinazioni delle dorsali ciclabili (poli scolastici, area sportivo, polo commerciale, servizi sanitari, servizi pubblici)*
- *risoluzione delle problematiche relative all'attraversamento in sicurezza delle rotatorie.*
- *piano di informazione ed educazione della popolazione dei diritti/doveri del ciclista ed al corretto uso del sistema ciclabile da protrarsi nel tempo.*

Si propone infine di predisporre uno **studio di dettaglio sull'uso della rete ciclabile** da parte dei residenti (es. analisi delle classi di età, giorni e orari di percorrenza, stagionalità, sondaggi su gradimento o criticità evidenziate) ed un esteso e continuo **programma di informazione al pubblico** sulle corrette modalità di utilizzo della rete ciclabile e sulle sue caratteristiche strutturali (es. planimetrie con i principali tragitti, i tempi di percorrenza, la presenza di zone di parcheggio dedicato secondo il modello *park&ride*, ecc)

Tutto questo indurrebbe la popolazione residente ad aumentare l'utilizzo della vasta rete di percorsi ciclabili esistenti ed a raggiungere, o ancor meglio superare, l'obiettivo del 20% di mobilità ciclabile, rispetto all'attuale indice del 14%, così come previsto dalla Regione Emilia Romagna per l'anno 2020. *(A Ferrara da anni si supera l'indice d'uso del 30%.)*

Distinti saluti.

Il Dirigente Medico
Dr. Stefano Galavotti

Dipartimento Sanità Pubblica
Servizio Igiene Pubblica
Via L. Smerieri, 3 – 41037 Mirandola
T. +39.0535.602886 – 602885 F. +39. 059.3963876
dsp@pec.ausl.mo.it

Azienda Unità Sanitaria Locale di Modena
Sede legale: Via S. Giovanni del cantone, 23 - 41121 Modena
T. +39.059.435111 - F. +39.059.3963774 - www.ausl.mo.it
Partita IVA 02241850367