

Al Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA ;

Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per il Paesaggio, le belle arti, l'architettura
Via di S. Michele, 22 - 00153 ROMA ;

Alla Regione Marche Servizio Territorio Ambiente Energia
Posizione di Funzione Valutazione ed Autorizzazioni Ambientali
Viale Tiziano, 44 - 60125 ANCONA



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

E. prot. DVA - 2013 - 0014243 del 19/06/2013



AUTOSTRADA BOLOGNA- BARI - TARANTO
REALIZZAZIONE DEL NUOVO SVINCOLO DI FANO NORD.

OSSERVAZIONE

Dalla nuova proposta sullo svincolo di Fano Nord presentata dalla Società Autostrade emerge un dato di fatto: nonostante la posizione contraria espressa dalla Soprintendenza, circa la collocazione urbanistica e l'impatto con quel paesaggio rurale, non si vuol modificare nulla. Si vuol fare apparire la nuova soluzione *adottata in via definitiva* (la soluzione 1- ottimizzazione 2) come una scelta che ha raggiunto l'obbiettivo di contenere "... *l'impatto dell'opera sul territorio..*" La "nuova" soluzione, fortemente motivata da pesantissimi faldoni di ricerche e di analisi, è da ritenersi la migliore secondo la Società Autostrade. E' invece soltanto una scelta, purtroppo condivisa nella conferenza dei servizi, che giustifica la volontà di chiudere nel più breve tempo possibile questo iter del casello. Per chi conosce come è andata la vicenda della bretella e quindi della collocazione del casello Fenile Belgatto ciò che si legge al punto **4.2 quadro programmatico**, sa di presa in giro. Il piano Regolatore nella sua vicenda conclusiva (adozione) non conteneva nessuna previsione della cosiddetta bretella o complanare. E' solo in sede di approvazione definitiva che è stato inserito acriticamente il pacchetto del progetto del casello e delle opere compensative. E' certamente vero che "... *la modifica progettata adottata, non modifica il layout del nuovo svincolo, soprattutto non si hanno modifiche alla funzionalità per il quale lo stesso è stato progettato.*" come è cosa vera "... *che la coerenza col quadro programmatico (del Comune di Fano, ndr) è invariata e che non esistono situazioni di particolare conflitto con le destinazioni funzionali e le previsioni degli strumenti di pianificazione..*" come è pure innegabile che per quello che riguarda "... *il sedime dell'opera in progetto esso risulta essere in parte coincidente con la cartografia di piano stessa..*" e quindi anche "... *se con geometrie differenti rientra nel quadro delle previsioni programmatiche del Piano Regolatore del Comune di Fano, rivelando rapporti di assoluta coerenza con lo stesso.*" E' tutto vero senonché nel PRG del Comune di Fano non c'è la scelta dell'Amministrazione Comunale, ma un progetto della Società Autostrade paracadutato sul PRG ed accolto acriticamente dalla Giunta. Come può non essere coerente il progetto del casello della Società Autostrade con quello della Società Autostrade? Chi costruisce strade fa certamente i propri interessi, non gli si può certo chiedere di tenere conto di chi subisce queste infrastrutture e di tenere nel massimo rispetto i paesaggi e gli ambienti con cui il tracciato impatta; ma l'Ente Locale, i cui territori sono attraversati, dovrebbe prenderne atto, soprattutto nel momento di approvazione di un nuovo P.R.G.. Ma non è successo. Quindi il bersaglio della Soprintendenza non è sola la Società Autostrade, ma soprattutto il Comune di Fano che è apparso e appare come del tutto acritico e che ancora una volta dimostra di lasciare alla Soc. Autostrade il compito di scegliere le sue soluzioni. Se non fosse così, se il Comune di Fano avesse avuto un ruolo attivo in questa fase perché la Soc. Autostrade tra quattro soluzioni ha potuto proporre quella meno migliorativa sia

rispetto alla tutela degli abitanti della frazione di Belgatto (traffico, rumore, inquinamento...). che di maggiore impatto con quel tratto di territorio agricolo con le sue case coloniche abitate e con il suo paesaggio agrario abbastanza conservato? La risposta è semplice: il Comune di Fano sia ai livelli amministrativi che tecnici si è appiattito sulle proposte della Società Autostrade. E' talmente palese che si è rinunciato a trattare una proposta migliorativa - tra l'altro presentata dalla stessa Società - si è continuato a sostenere, pur in presenza di questa azione della Soprintendenza, un progetto calato con troppa fretta nella tavola di PRG invece di approfondire altre soluzioni. La Società Autostrade per suo conto ha cercato di evitare il rischio di incorrere in una variante al PRG più consistente, che avrebbe potuto comportare tempi più lunghi e soprattutto un nuovo progetto esecutivo del casello. Con una soluzione che *dimagrisce* sia le aree circostanti il casello che il raccordo in entrata ed in uscita sulla strada provinciale cambia poco il rapporto col PRG del Comune di Fano. Ma tutto ciò non risponde certamente alle perplessità della Soprintendenza né a quelle dei residenti in loco e in altre parti della città coinvolte da questo progetto.

In sostanza la Società Autostrade tende a giustificare la sua soluzione come una scelta che trae origine dalle scelte infrastrutturali formulate a monte dalla Regione Marche e soprattutto dal Comune di Fano che sappiamo come le ha inserite nel suo PRG.

Comune e Soc. Autostrade debbono giustificare come, pur in presenza di altre ipotesi comprese le due studiate ed inserite nel fascicolo delle integrazioni del progetto del nuovo casello, si sia scelta quella: a) che impatta maggiormente con la frazione di Belgatto con rumore e inquinamento da polveri, dal momento che il traffico in entrata ed in uscita dal casello vi transita per tutta la lunghezza della frazione; b) che brutalizza un tratto agricolo di notevole interesse sotto l'aspetto paesistico; c) che prolunga inutilmente gli effetti dell'urbanizzazione con il portare il casello ancora più dentro la valle dell'Arzilla; d) che non trova di meglio per accedere alla SS16 che percorrere la direttrice di via Trave ed in futuro il collegamento con l'interquartieri (sempre su via Trave), così da trasformare quest'ultima in una circonvallazione. Cioè il tratto finale della bretella!

Proviamo ad analizzare punto per punto le annotazioni di cui sopra.

a) **Rumore e inquinamento da polveri:** crediamo che le due soluzioni proposte dalla Soc. Autostrade in alternativa, *soluzione 2 ottimizzazione 1* e *soluzione 2 alternativa a Nord*, siano soluzioni possibili; ci meraviglia che in sede di VIA ai vari livelli di esame non ci sia traccia di un confronto sulle varie ipotesi. Se la soluzione proposta (soluzione 1 ottimizzazione 2) è anche quella su cui, pur con prescrizioni, si sono espressi favorevolmente tutti gli Enti in sede di valutazione di impatto ambientale (VIA) e presso il Ministero dell'Ambiente, dal nostro punto di vista sono proprio quelle escluse che avrebbero meritato un approfondimento almeno da parte dell'Amministrazione Comunale. La soluzione prescelta comporta tra l'altro il prolungamento dal tratto di ingresso e di uscita dal casello, creando un inutile doppio passaggio dei veicoli lungo tutta la frazione di Belgatto con conseguente aumento dei disagi ai cittadini (traffico, polveri, rumore).

b) **Compromissione di un'ampia area rurale:** nella soluzione prescelta le infrastrutture del casello compromettono maggiormente il rapporto tra il tratto più interessante della piana agricola con l'area ripariale del torrente Arzilla manomettendo il carattere del paesaggio agrario lì ben conservato a differenza del tratto di campagna coltivata in maniera latifondista, dove la bretella va a congiungersi con la SP45. C'è a questo proposito da domandarsi come si possa affermare al punto 5 delle risposte generali interdisciplinari senza entrare in contraddizione con la proposta scelta: "*.. è stata armonizzata con gli elementi semiologici del paesaggio..... non comporta il depauperamento delle fasce arboreo arbustive ripariali,..... la riduzione delle dimensioni dello svincolo e del parcheggio... diminuiscono il consumo del suolo e la loro diversa geometria si inserisce tra i filari arborei di delimitazione dell'appoderamento mantenendoli... Questi filari frammentano ed impediscono l'intervisibilità dello svincolo alla quota di pianura ...*" Ma tutti questi non sono elementi di un paesaggio agricolo che nel progetto perdono la loro continuità e storicità?

- c) **Inutile prolungamento di elementi infrastrutturali.** Si doveva evitare questa soluzione che prolunga questo casello con la sua viabilità di raccordo e rondò, quasi in prossimità di Fenile che porta il suo traffico in entrata ed in uscita a ridosso dell'abitato. Perché in presenza della bretella si è preferita una soluzione fortemente dal maggior impatto con l'abitato e la vivibilità di una intera frazione? Non c'è forse una volontà non dichiarata di dare il massimo di visibilità a quell'attrezzatura commerciale prevista dal PRG o alla richiesta area di servizio carburanti entrambe fortemente avversate localmente? Non c'è altra spiegazione di questa scelta. Solo un interesse diverso da quello dei residenti può aver spinto la soc. Autostrade a localizzare il casello con questa proposta. Il Comune di Fano questa scelta l'ha fatta nel PRG ed è quindi chiaro che la proposta è condivisa dall'Amministrazione: un funzionario del servizio Urbanistica della Provincia arriva a dire ".....*gli interventi risultano sostanzialmente compatibili sebbene non perfettamente coincidenti con le previsioni del P.r.g. vigente...*" Quando anche i funzionari esterni agli interessi locali la pensano così, sembra non esserci possibilità di modificare un progetto nato sbagliato. All'interno delle riunioni della VIA paiono emergere addirittura sensibilità ambientaliste: "....*minimizzare il consumo del suolo....valutare la convenienza della realizzazione grigliata del parcheggio....dovrà essere privilegiata la messa a dimora di arbusti tappezzanti anche per limitare gli impatti conseguenti (emissioni,rumori,fauna)....vanno previsti opportuni corridoi ecologici verificando l'adeguatezza degli interventi a mantenere la continuità degli ecosistemi...*" Pur rimanendo il dubbio a quante di queste richieste il progetto realmente risponda, colpisce che nessuno si preoccupi di questo territorio, degli uomini che ci vivono. Ci si preoccupa di un parcheggio che consuma un po' di territorio, ma non del complesso di problemi umani e urbani che il progetto non ha considerato. E' palese che c'è da parte di tutti questi esperti non la volontà di entrare nel merito delle questioni ma di tirare dritto, perché questo è ciò che ci si aspetta da loro!
- d) **Insufficiente soluzione del raccordo con la SS16.** Le soluzioni: 2 ottimizzazione 1 e 2 alternativa a Nord sono quelle che avrebbero dovuto colpire positivamente coloro che si interessano di "grigliate e parcheggio impattante", che attenti a leggere il particolare non hanno colto le problematiche più ampie che il progetto comportava, ma anche chi per funzioni di esperto di pianificazione territoriale in ambito pubblico avrebbe dovuto considerare l'impatto del progetto sull'abitare, sul paesaggio, sull'incremento di traffici in area urbana ed il loro effetto distorto sulle funzioni di tratti di viabilità che - da interquartieri di collegamento interno, tra le parti della città- , si trasformerà in circonvallazione (se e quando verrà realizzata). Ma c'è di più. Dall'analisi dei percorsi traspare una certa consapevolezza da parte dei progettisti che ".... *con riferimento alla viabilità esistente si può evidenziare come i tragitti interessino principalmente l'asse urbano di via Flaminia- via Roma e quello della SP45 che in penetrazione alla città prende il nome di via della Trave.* " e viene dato per scontato che il traffico d'ingresso alla città e alla SS16 ".... *prosegue in uscita dallo svincolo dapprima su via Trave (con sezione di carreggiata di circa 5,00 mt. in tessuto edificato a margine con sosta parallela in alcuni tratti e senza marciapiedi) poi su via della Giustizia a senso unico per immettersi su via Roma ed innestandosi poi sulla SS16.*" Ma niente paura, "....*Tale aggravio rappresenta tuttavia un transitorio in attesa del completamento dell'anello tangenziale di Fano previsto nel piano Regolatore...*". Finalmente viene ammesso che l'Interquartieri risulta essere una tangenziale. Lo si sapeva, ma chi ha amministrato la Città l'ha sempre negato! Per la Soc. Autostrade è comunque cosa fatta. "....*Il programma pluriennale di attuazione del PRG per il quinquennio 2009-2014 prevede l'avvio della realizzazione di un primo tratto di intervento stradale (tratto di via Roma via Trave)* " .
- Non era il caso di studiare un'opera di compensazione per raggiungere l'Adriatica Nord per liberare aree urbane caratterizzate da una viabilità del tutto insoddisfacente, dagli aumentati flussi di traffico sulla SP45 che andranno dal Rondò all'altezza del condominio le Terrazze ad incrementare il nuovo flusso di traffico da e per l'Interquartieri? Si rende così invivibile per anni tutta quest'area urbana dove verranno incrementati anche gli attraversamenti alternativi in

aree del tutto residenziali. Ciò dimostra che gli amministratori ed in particolare chi aveva responsabilità di pianificazione non hanno valutato gli effetti del casello sul traffico urbano su una Città carente di opzioni infrastrutturali anche per responsabilità dell'Amministrazione Provinciale e del Comune di Pesaro che hanno delegato anch'essi alla società Autostrade la soluzione della circonvallazione tra le due città, che in parte lo è (a pagamento!), ma che lascia irrisolti problemi storici nei tratti urbani sia a Nord che a Sud della SS.16, mentre dalla Flaminia esistono numerose alternative per andare verso Sud senza entrare in area urbana, A Nord invece ci sarà solo il casello di Belgatto-Fenile. Tutto il resto entrerà inevitabilmente dentro la città, ancora di più dentro via della Trave per molti anni a venire, ancor prima che il previsto tratto dell'Interquartieri (pardon circonvallazione!) salendo a mezza collina dopo aver percorso un viadotto sull'Arzilla, aver provocato profonde mutilazioni del bel paesaggio collinare con tagli, riporti, due gallerie ed un viadotto su via di Villa S. Biagio, concluda la sua corsa paesaggisticamente devastante per incontrare finalmente la SS16. Non era questa invece l'occasione per trattare con la Soc. Autostrade e l'Anas soluzioni più funzionali che risolvessero meglio i problemi del territorio Fanese compresa quella parte del territorio comunale da Metaurilia a Marotta? Come è possibile su questi temi, pensare che poi tutto in qualche modo si sistemerà. Suggerimenti e proposte non sono mancate in questi anni, ma un serio discorso infrastrutturale non è stato mai affrontato né nella pianificazione Provinciale né in quella dei comuni rivieraschi. In questo contesto il progetto della viabilità compensativa proposta dalla Soc. Autostrade non ha avuto alternative. Quando le decisioni da prendere non permettono rinvii e dilazioni la vince chi ha sul tavolo la proposta concreta. Appare quindi maggiormente responsabile una Amministrazione che rinuncia a progettare l'assetto futuro della Città. Non è la mancanza di risorse ma il procedere giorno per giorno senza una visione complessiva, senza progetti (sogni?) nel cassetto, senza interrogarsi continuamente, non dando nulla per scontato neppure soluzioni storicizzate come l'Interquartieri. Dove ciò che si realizza non fa parte di un disegno condiviso, non risolve i problemi ma ne crea di nuovi.

Rundine Michele *Michele Rundine* VIA A. MODIGLIANI 2A FANO
 Roberti Giorgio *Giorgio Roberti* VIA DELLA CONCILIAZIONE, 15 FANO

Fano 14/06/2013

N.B. CONTIENE N 4 FOGLI DI FIRMATARI

aree del tutto residenziali. Ciò dimostra che gli amministratori ed in particolare chi aveva responsabilità di pianificazione non hanno valutato gli effetti del casello sul traffico urbano su una Città carente di opzioni infrastrutturali anche per responsabilità dell'Amministrazione Provinciale e del Comune di Pesaro che hanno delegato anch'essi alla società Autostrade la soluzione della circonvallazione tra le due città, che in parte lo è (a pagamento!), ma che lascia irrisolti problemi storici nei tratti urbani sia a Nord che a Sud della SS.16, mentre dalla Flaminia esistono numerose alternative per andare vero Sud senza entrare in area urbana, A Nord invece ci sarà solo il casello di Belgatto-Fenile. Tutto il resto entrerà inevitabilmente dentro la città, ancora di più dentro via della Trave per molti anni a venire, ancor prima che il previsto tratto dell'Interquartieri (pardon circonvallazione!) salendo a mezza collina dopo aver percorso un viadotto sull'Arzilla, aver provocato profonde mutilazioni del bel paesaggio collinare con tagli, riporti, due gallerie ed un viadotto su via di Villa S. Biagio, concluda la sua corsa paesaggisticamente devastante per incontrare finalmente la SS16. Non era questa invece l'occasione per trattare con la Soc. Autostrade e l'Anas soluzioni più funzionali che risolvessero meglio i problemi del territorio Fanese compresa quella parte del territorio comunale da Metaurilia a Marotta? Come è possibile su questi temi, pensare che poi tutto in qualche modo si sistemerà. Suggestimenti e proposte non sono mancate in questi anni, ma un serio discorso infrastrutturale non è stato mai affrontato né nella pianificazione Provinciale né in quella dei comuni rivieraschi. In questo contesto il progetto della viabilità compensativa proposta dalla Soc. Autostrade non ha avuto alternative. Quando le decisioni da prendere non permettono rinvii e dilazioni la vince chi ha sul tavolo la proposta concreta. Appare quindi maggiormente responsabile una Amministrazione che rinuncia a progettare l'assetto futuro della Città. Non è la mancanza di risorse ma il procedere giorno per giorno senza una visione complessiva, senza progetti (sogni?) nel cassetto, senza interrogarsi continuamente, non dando nulla per scontato neppure soluzioni storicizzate come l'Interquartieri. Dove ciò che si realizza non fa parte di un disegno condiviso, non risolve i problemi ma ne crea di nuovi.

RNDINE MICHELE
 ROBERTI GIORGIO
 RNDINE MICHELE
 ROBERTI GIORGIO
 VIA DELLA CONCILIAZIONE, 15 FANO
 VIA DELLA CONCILIAZIONE, 15 FANO

Fano 14/06/2013

N.B. CONTIENE N 4 FOGLI DI FIRMATARI

BARBARA BIONDI
Pucci LUCIANA
MARCELLO IPPOLITI
GABRIELLA FULGENZI
LUCIANO POGGIANI
MARINELLA TONUCCI
NORBERTO GERVAI
PAOLA PISTILLI
LEONZO GERVAI
FRATTINI GABRIELLA
GIANNI BOIANI

Adriano Liviano
Valenti Don
GABRIELLA RUCA
FABIO RUSSO
VALENTINA PARATO
PAOLA FULGENZI

MILIANA SERI
MASSIMO TERZINI
STEFANO SORCINELLI
ENRICO TERZINI
CLAUDIA TERZINI

MADDALENA BRACCESCHI
FILIPPO CECARELLI
TERESITA NATALI
GIOACCHINO CALIA
ANNA BRACIOTTI
GIUSEPPE CALIANTI

Blanchi
Toni Luciana VIA DOLOMITI 16
Marcello Ippoliti VIA DOLOMITI 18
Gabriella Fulgenzi VIA DOLOMITI 16
Luciano Poggiani VIA DOLOMITI 16
Marinella Tonnuci VIA DOLOMITI 16
Norberto Gervai VIA DOLOMITI 16
Paola Pistilli VIA DOLOMITI 16
Leonzo Gervai VIA DOLOMITI 16
Frattini Gabriella VIA DOLOMITI 16
Gianni Boiani VIA DOLOMITI 16

Adriano Liviano VIA LICURIA 21
Valenti Don VIA REPINO 21
Gabriella Ruca VIA DOLOMITI 22
Paola Fulgenzi VIA DOLOMITI 22
Valenti Don VIA DOLOMITI 22
Paola Fulgenzi VIA DOLOMITI 19
Seri Liviano VIA DOLOMITI 19

Cecilia Sereni VIA DOLOMITI 12
Stefania Serenelli VIA DOLOMITI 12
Enrico Terzini VIA DOLOMITI 12
Claudia Terzini VIA DOLOMITI 12
Maddalena Bracceschi VIA DOLOMITI 12

Filippo Cecarelli VIA DOLOMITI 10/I
Teresita Natali VIA DOLOMITI 10/I
Giocchino Calia VIA DOLOMITI 10
Anna Braciotti VIA DOLOMITI 10
Giuseppe Calianti VIA DOLOMITI 10

NOME	COGNOME	FIRMA	INDIRIZZO
MARIATELLA	GHETTI	Mariatella Ghetti	Via Dolomiti 10
DELIA	Stobellini	Delia Stobellini	Via Dolomiti 11
GUIDO	GIANNIBERTI	Guido Gianniberti	Via Dolomiti 14
PAOLA	GIULIANI	Paola Giuliani	Via Dolomiti 14
MICHELE	LAMACCHIA	Michele Lamacchia	Via Dolomiti 14
GABRIELLA	NICOLINI	Gabriella Nicolini	Via Dolomiti 12
FRANCA	RIDOLFI	Franca Ridolfi	Via del Dominichino
LUCIA	CENTOFANTI	Lucia Centofanti	Via Liguria
ALESSANDRO	ANGELI	Alessandro Angeli	Via Dolomiti 12
GIULIANA	GABRIELLA	Giuliana Gabriella	Via Dolomiti 10
FULVIA	FRANCA	Fulvia Franca	Via Liguria BIF
MATTEO	FALCOMI	Matteo Falcomi	Via Liguria BIF
PERTICA	PIERUA	Pertica Pierua	Via Liguria 27D
FRANCESCA	PAULI	Francesca Pauli	Via Liguria, 25
GIULIO	PANICAU	Giulio Panicau	Via Liguria, 25
GIORGIO	TOWELLI	Giorgio Towelli	" " 25
ALDO	TAUSSI	Aldo Tausi	" " 25
ALVIGI	VAERIA	Alvigi Valeria	" " 25
DI PUMPO	ANIELLA	Di Pumpo AnIELLA	" " 27
CASTELLAN	RAFFAELE	Castellani Raffaele	" " 29
IRBINATI	LUCIA	Irbinati Lucia	" " 29
CASTELLANI	STEFANO	Castellani Stefano	Via Trave 15
ROMINA	GARBI	Romina Garbi	" " "
FALCONI	PAOLO	Falconi Paolo	" LIGURIA 29
CARLO	ANNA MARIA	Carlo Anna Maria	" " "
MERCANTI	MASSIMO	Mercanti Massimo	" " 27
GAMBELLI	PATRIZIA	Gambelli Patrizia	" " "
MONICA	ROSSI	Monica Rossi	" " 41

NOME e COGNOME

FIRMA

INDIRIZZO

Carboni Mario Mario Portoni. Cuneo 2.

Baldini Rosanna Rosanna Cuneo

* Lamp Alessio

Alessio

Cuneo 7

Carmani Dino

Dino

N. TRAVE

Castelli Giacinto

Giacinto

N. Trave

* Antonioni

Maria

V. VILLA TOMBARI

FLORIO NEGA

Florio

Via Morave 14

Giuliani Lidia

Lidia

Lucarelli Cristina

Lucarelli Cristina

Via TRAVE 12

DE LUCIA ROSA ROSARIA

De Lucia Rosa

Via TRAVE 12

Orsini Leo

Orsini Leo

VIA TRAVE 18.

Orsini Natta

Orsini Natta

Via Trave 12

Vitali Moranda

Vitali Moranda

Via Trave N. 12

Pelli Vittorio

Pelli Vittorio

Via TRAVE N. 31

Dolci Erasmo

Dolci Erasmo

Via TRAVE 5

Massimiliano Ciniatti

Massimiliano Ciniatti

VIA TRAVE 15

ROBERTI ALESSANDRA

Alessandra Roberti

VIA DELLA CONCILIAZIONE, 18
VIA A. MODIGLIANI 2A

ROBERTI ADRIANO

~~Roberti~~

FRATESI CRISTINA

Cristina Fratesi

VIA DI VILLA TOMBARI 16/11

NOME COGNOME

FIRMA

INDIRIZZO

Scherani Carmelina	Scherani Carmelina	Via Liguria 25
SORISOMI ANTONELLA	Antonella Sorisomi	Via Liguria 29
DAVIDE GIULIANI	David	VIA LIGURIA 27/D
MONIA DE ANGELI	Monia De Angeli	VIA TAGLIAMENTO, 2
ALBERTO PARATO	Alberto Parato	VIA DOLOMITI 22
DEVONA MARIA AGESSIA	Devona Maria Agessia	VIA DOLOMITI 30
MAZZOCO SHARON	Mazzoco Sharon	VIA DOLOMITI 30
ELBI MARTINO	Elbi Martino	VIA FANFOLA 21
SAVARELLI GREG	Greg Savarelli	VIA BRESCIA 14
SAVELLI CLAUDIO	Claudio Savelli	VIA DOLOMITI 15
BORGOGNONI ROBERTA	Roberta Borgognoni	VIA DOLOMITI, 14
VALENTINA CARPELO	Valentina Carpello	Via Dolomiti 16
ORCIARI ROMANO	Romano Orciari	Via A. Modigliani 3/4
Vido Melinda	Melinda Vido	Via A. Modigliani 3
ODDO CAMESTRARI	Oddo Camestrari	Via A. Modigliani, 4
MARA PAOLA MAGIHEI	Mara Paola Magihei	VIA A. Modigliani, 4
SAMUELE GIAMPAOLI	Samuele Giampaoli	VIA A-MODIGLIANI 4
CINZIA TRONCINI	Cinzia Troncini	VIA A-MODIGLIANI 4
LAURA BERGUCCI	Laura Bergucci	VIA A. MODIGLIANI 2
Delig Fratzer	Delig Fratzer	VIA DELLA TRAVE 10
Willi Engler	Willi Engler	VIA DELLA TRAVE 10
RIGHI RITA	Righi Rita	VIA DI VILLA TOMBARA
PAOLA DE LUZZI	Paola De Luzzi	VIA DELLA TRAVE 18
Piacenti Robert	Robert Piacenti	V. BELLA TRAVE 22
ANTOGNONI SATORIO	Satorio Antognoni	V. TRAVE 24
BIDISCHINI VALERIA	Valeria Bidischini	V. TRAVE 24
Paronelli N.T.D.	N.T.D. Paronelli	Pimobur 2