



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO

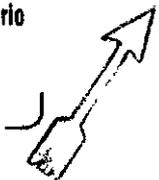


Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U. prot CTVA - 2015 - 0000444 del 12/02/2015

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E. prot DVA - 2015 - 0004078 del 13/02/2015

Al Sig. Ministro  
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le  
Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: I.D. VIP 1936 trasmissione parere n. 1707 CTVA del 6 febbraio 2015. Richiesta di parere art. 9 DM 150/07 - Disposto L. 241/90 Autostrada A14 tratto Cattolica - Fano nuovo svincolo di Fano nord. Parere Commissione CTVA 1619, del 03/10/2014 osservazioni della Società proponente, Comune di Fano e Provincia di Pesaro Urbino, proponente Autostrade per l'Italia S.p.A.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 6 febbraio 2015.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione  
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-06  
CTVA-US-06\_2015-0023.DOC

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta di n° 5 fogli è conforme al suo originale.  
Roma, li 12-02-2015

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

\*\*\*

Parere n. 1404 del 06/02/2015

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><b>Parere Art.9 DM150/07</b></p> <p style="text-align: center;"><i>(VIP_1936) - Procedura di V.I.A. (D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) - Progetto Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto - tratto Cattolica - Fano - Realizzazione nuovo svincolo Fano Nord. Trasmissione osservazioni di riscontro a comunicazione ex art. 10-bis Legge n. 241/90</i></p>
<b>Proponente:</b>	<p style="text-align: center;"><i>Autostrade per l'Italia S.p.A.</i></p>

W

J

W

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

For the...  
Handwritten signature

**La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**VISTA** la nota prot. n. DVA-2014-0042248 del 23/12/2014, acquisita dalla Commissione VIA e VAS al prot. n. CTVA-2015-00004 del 07/01/2015, con la quale la Direzione per le Valutazioni Ambientali ha inviato alla Commissione VIA e VAS la nota prot n. ASPI/0024581/EU, inviata tramite posta elettronica certificata e acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali in data 10/12/2014, con prot. n. DVA-2014-0040593, restando in attesa di conoscere se la Commissione VIA e VAS ritenga di modificare e/o integrare il proprio parere n. 1619 del 03/10/2014;

**VISTA** la nota prot n. ASPI/0024581/EU con la quale la Società Autostrade per l'Italia S.p.A, ha presentato le proprie osservazioni, in riscontro alla nota della Direzione per le Valutazioni Ambientali, predisposta ai sensi dell'art. 10-bis della Legge 241/90, prot. DVA-2014-0035905 del 04/11/2014;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248" e in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, Legge n. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" e in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del D.P.R. del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, Legge n. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" e in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. GAB/DEC/150/2007 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 2 luglio 2008;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. GAB/DEC/112/2011 del 19 luglio 2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Parere della Commissione VIA e VAS n. 1619 del 03/10/2014, che si esprime negativamente sul "Progetto Autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto – tratto Cattolica – Fano – Realizzazione nuovo svincolo Fano Nord" con le seguenti conclusioni:

- <<lo scopo dichiarato dell'opera è quello di migliorare il collegamento verso Nord con la città di Pesaro, senza attraversare il centro di Fano. In linea generale tutte le opere compensative chieste dall'Amministrazione comunale di Fano nell'ambito della Conferenza di servizi di approvazione della terza corsia della A14 hanno lo scopo di decongestionare il centro di Fano, creando tangenziali e percorsi alternativi alle vie del centro cittadino; tuttavia, nonostante il casello di Fano Nord sia considerato una compensazione territoriale, si ritiene che la realizzazione di un casello autostradale a soli 4,3 km da quello esistente di Fano Sud, e a pochi Km da un ulteriore svincolo verso Nord già programmato dalla società Autostrade per l'Italia come Pesaro Sud, dovrebbe essere supportato da reali necessità territoriali, ossia da una mancanza di alternative stradali della viabilità ordinaria. Invece, nel caso della presente istanza, le restanti opere compensative del comune di Fano, cosiddette bretelle di collegamento, la cui valutazione ambientale è stata già conclusa con esito favorevole da parte della Regione Marche con Decreto n. 11/VAA del 28.02.2013, congiuntamente alla viabilità esistente e in corso di realizzazione da parte del Comune di Fano, consentono di raggiungere, dal casello di Fano Sud, lo stesso punto dell'incanalamento del traffico su via Trave prodotto dal progetto del nuovo casello di Fano Nord, con una differenza di

percorrenza di soli 3 km; in questo senso lo svincolo di Fano Nord si ritiene sovrabbondante per la risoluzione dei problemi viabilistici di Fano rispetto alla realizzazione delle bretelle;

- tali bretelle tangenziali, si collegano in modo radiale con il centro di Fano, diversificando i percorsi ed evitando congestionamenti; il nuovo svincolo di Fano Nord produce, invece, un unico incanalamento del traffico proveniente dalla A14 e dalla SP 45 Carignano, su via Trave, e quindi sul centro cittadino, in quanto, attualmente, non rientra nella programmazione dei lavori pubblici del bilancio comunale il proseguimento delle tangenziali nella periferia Nord di Fano ai fini del collegamento con la SS 16;
- pertanto la realizzazione del nuovo casello, non solo creerebbe un inutile consumo del suolo, peraltro in area importante ai fini dei vincoli paesaggistici come rilevato dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, ma creerebbe impatti aggiuntivi, per le componenti atmosfera, rumore e vibrazioni e salute pubblica, non mitigati dal progetto, a causa del congestionamento da traffico su una strada non idonea a sopportarlo come via Trave; non si ritengono possibili ulteriori alternative progettuali sulla stessa area, oltre a quelle esaminate nell'ambito dell'istruttoria, in grado di evitare tali impatti;
- l'incidenza sulla componente ambientale suolo, in area rilevante a fini paesaggistici, si ritiene certa, soprattutto in considerazione degli impatti indiretti causati dalla successiva inevitabile urbanizzazione dell'area agricola limitrofa allo svincolo, vista la facilità di accesso per nuove strutture commerciali e residenziali; la richiesta della regione Marche circa la realizzazione di una mitigazione ambientale, consistente alla realizzazione di superfici forestali, in quantità tale da poter occupare tutte le aree situate ai lati della SP 45, maggiormente sensibili alla diffusione insediativa, non è stata sopportata, allo stato attuale, da una proposta concreta avanzata dalla Società Autostrade per l'Italia;
- infine, in merito all'intervento compensativo per la sottrazione di habitat prioritari Natura 2000 "91E0\* - Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior*, oltre a sottolineare la carenza in termini di chiarezza sul reale riferimento alla compensazione dell'incidenza per la realizzazione della scogliera sulla sponda sinistra del Torrente Arzilla, non si ritiene sostenibile l'esistenza di "motivi imperativi di rilevante interesse pubblico" che possano imporre la realizzazione del secondo casello di Fano, previa compensazione del danno provocato all'habitat, in quanto la ridotta distanza dall'esistente primo casello di Fano e la realizzazione delle bretelle tangenziali comunali che sostituiscono in realtà gli obiettivi della realizzazione del casello ai fini della risoluzione del traffico della città di Fano, rendono non sostenibile la condizione di rilevante interesse pubblico;>>;

VISTA la nota del Comune di Fano (PU) prot. n. 76872 del 10/11/2014 acquisita al prot. DVA-2014-0037141 del 12/11/2014 e inviata alla Commissione VIA e VAS con la citata nota prot. n. DVA-2014-0042248 del 23/12/2014, acquisita al prot. n. CTVA-2015-00004 del 07/01/2015;

VISTA la nota della Provincia di Pesaro Urbino prot. n. 0073306 del 18/11/2014, acquisita al prot. DVA-2014-0038206 del 19/11/2014 e inviata alla Commissione VIA e VAS con la stessa nota prot. n. DVA-2014-0042248 del 23/12/2014, acquisita al prot. n. CTVA-2015-00004 del 07/01/2015;

VISTA la nota dell'Associazione "LUPUS IN FABULA" del 22/12/2014, assunta al prot. n. DVA-2014-0042647 del 30/12/2014, trasmessa alla Commissione VIA e VAS con nota prot. DVA-2015-000912 del 13/01/2015 e acquisita al prot. n. CTVA-2015-000061 del 14/01/2015, ai fini delle attività di esame;

VISTA la nota della Regione Marche prot. n. 0085297 del 05/02/2015, inviata per conoscenza alla Commissione VIA e VAS e assunta al prot. n. CTVA-2015-000367 del 05/02/2015, che formula alcune precisazioni in merito alle prescrizioni del proprio parere;

CONSIDERATO che le osservazioni dell'ASPI riguardano in particolare i seguenti aspetti:

- lo svincolo di Fano Nord, come anche quello di Pesaro Sud e una serie di altre opere cosiddette "compensative" discendono dalla Conferenza di Servizi del 2006 con cui è stato approvato il progetto di ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A/14, per il tratto Catolica-Fano, a seguito di un serrato confronto tra Autostrade e territorio, Regione, Provincia e comuni, e rappresentano

- prescrizioni del territorio in sede di conferenza di Servizi;
- i due svincoli oggi esistenti, di Pesaro Nord e di Fano Sud, risalgono alla prima costruzione dell'A/14 degli anni '60, non corrispondono alle esigenze del territorio e non hanno possibilità di sviluppo;
  - i due nuovi svincoli Pesaro Sud e Fano Nord, anche se realizzati nell'arco di 18 Km sono necessari a fronte di un costante flusso veicolare tra le due città; la realizzazione dei due svincoli e delle bretelle permetterebbe una maggiore permeabilità veicolare, dato l'aggravio urbanistico degli ultimi 50 anni;
  - la posizione dello svincolo di Fano Nord è quella prevista dal Piano Regolatore Generale del Comune di Fano, su cui la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio delle Marche-Ancona ha espresso un parere sostanzialmente favorevole;
  - le possibilità di sgravio della via Trave di quota parte dei transiti e il collegamento diretto con la SS16 vedono la necessità di utilizzo di aree gravate da vincoli preesistenti;
  - la complessità dell'orografia del territorio limita ogni alternativa alla collocazione della nuova infrastruttura;
  - sono recentemente avviati i lavori del tratto stradale via Roma - via Trave che porterebbero maggiore fluidità del traffico della zona;
  - il nuovo svincolo, insieme alle bretelle scaricano il centro di Fano dal traffico cittadino;
  - la società Autostrade per l'Italia non ritiene di poter valutare ulteriori proposte mitigative per la limitazione di uno sviluppo urbanistico delle aree intorno allo svincolo in quanto il controllo e coordinamento dello sviluppo del territorio rientra nelle competenze dell'Amministrazione comunale;

**CONSIDERATO** che il Comune di Fano rileva, in sintesi, quanto segue:

- le bretelle e i due caselli aggiuntivi di Pesaro Sud e Fano Nord, insieme alla possibilità di una specifica politica sul pedaggio per l'utilizzo del tratto autostradale tra i due caselli, consentono di dare una soluzione a basso impatto ambientale per la gestione del traffico di attraversamento tra le due città, in alternativa alla complanare Fano-Pesaro già in passato valutata positivamente dal Ministero delle infrastrutture;
- la realizzazione del secondo casello di Fano è una delle prescrizioni dalla Conferenza di Servizi del 2006 con cui è stato approvato il progetto di ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A/14, per il tratto Cattolica-Fano e la mancata attuazione di una prescrizione così rilevante crea un vulnus irrimediabile all'autorizzazione complessiva dell'ampliamento autostradale;
- la scelta di utilizzare il tratto autostradale tra i due caselli aggiuntivi di Pesaro Sud e Fano Nord come circonvallazione creerebbe una diminuzione del traffico di attraversamento dell'intera città di Fano, in quanto oggi, dalla città di Pesaro è normale abitudine, in direzione Sud, raggiungere il casello Sud di Fano dalla SS 16 attraversando il centro storico di Fano, in prossimità di edifici storici di altissimo valore;
- la realizzazione delle bretelle intercettano il traffico in uscita verso il nucleo urbano e alleggeriscono l'area di via Trave;
- il Comune si riserva di adottare regolamentazioni di traffico in caso di aumenti dei flussi che gravitano su via Trave;
- la realizzazione delle bretelle senza il secondo casello di Fano appesantirebbe il traffico vicino ai quartieri residenziali e non alleggerirebbe il traffico sulla SS16;
- si ritiene irricevibile e lesiva del ruolo delle istituzioni la considerazione sulla "inevitabile urbanizzazione" dell'area agricola limitrofa allo svincolo, che non tiene conto degli indirizzi dell'Amministrazione, ritenuto un infondato "processo alle intenzioni che nessun organismo di natura tecnica è nella facoltà di attuare";

**CONSIDERATO** che la Provincia di Pesaro Urbino comunica che:

- concorda pienamente con quanto riportato nella nota del Comune di Fano;
- le motivazioni di salvaguardia del parere non tengono in sufficiente conto del miglioramento dell'ambiente delle due città di Pesaro e Fano, ora soffocate dal traffico di accesso alla A14 che attraversa i due centri abitati in speciale modo la città di Fano;
- la soluzione dei due caselli aggiuntivi di Pesaro Sud e Fano Nord avrebbe permesso di evitare la

realizzazione di una nuova arteria, parallela alla SS16 ed alla A14 adriatica e di utilizzare la A14 come circonvallazione di Pesaro e Fano, evitando la fortissima congestione della SS16, specialmente nei mesi estivi;

**CONSIDERATO** che l'Associazione "LUPUS IN FABULA" comunica una grande preoccupazione in merito alla volontà politica della amministrazione locale di realizzare il casello autostradale di Fano Nord e comunica altresì stupore su come sia possibile opporsi ad un rigetto ben strutturato e motivato elaborato dalla Commissione VIA e VAS che tiene conto di tutte le osservazioni e pareri rilasciati all'interno della procedura di V.I.A.; oltre a confermare tutte le osservazioni espresse nell'ambito dell'istruttoria, a firma anche di altre associazioni l'Associazione esprime quanto segue in merito alle considerazioni del Comune di Fano:

- il casello di Fano Nord sarà quasi ininfluente per la soluzione del traffico di attraversamento della città di Fano in quanto questo problema è già sufficientemente risolto con la realizzazione delle 5 bretelle/tangenziali di Fano, anche esse decise in conferenza di servizi;
- il progetto dei due caselli Pesaro Sud e Fano Nord quale alternativa ad una nuova complanare all'A14 è senz'altro di minore impatto ambientale ma non potrà produrre significativi benefici per l'alleggerimento della SS16, sia perché sarà a pagamento sia perché risulta decentrato rispetto all'utilizzo della statale medesima;
- il casello di Fano Nord, incrementerebbe il traffico su via Trave perché, sebbene previsto dal PRG, la strada che dovrebbe collegare il quartiere Trave con la SS16, all'esterno del centro di Fano, non sarà mai realizzata poiché è interamente a carico del Comune che non dispone delle necessarie risorse finanziarie, per i noti vincoli di bilancio;
- il sistema delle bretelle, in assenza del casello non determinerebbe un peggioramento delle condizioni ambientali per i quartieri residenziali in quanto questo tracciato corre esternamente al tessuto urbano più densamente abitato;
- anche se è vero che occorre trovare una soluzione di alleggerimento del traffico della SS16, in particolare nel periodo estivo, tuttavia il progetto non produce vantaggi in tal senso;
- rispetto al prospettato rischio di nuova urbanizzazione che il nuovo casello genererebbe (vedasi parere MIBACT e Regione Marche) si evidenzia che il nuovo PRG prevede la trasformazione di una struttura agricola presente a pochi metri dal nuovo casello in un edificio a destinazione commerciale e direzionale ed è stata già autorizzata l'apertura di un nuovo distributore di carburanti poco distante; l'Associazione non intravede garanzie per la tutela dei valori paesaggistici della Valle dell'Arzilla, viste le speculazioni urbanistiche verificatesi in passato;
- l'Associazione chiede al MATTM di esprimersi definitivamente in maniera contraria al progetto in esame chiedendo ad Autostrade per l'Italia la riformulazione del progetto nonché l'unificazione dei procedimenti di V.I.A. con il casello di Pesaro Sud;

**VALUTATO** che:

- tutte le considerazioni sopra esposte sono state già trattate nell'ambito del parere della Commissione VIA e VAS n. 1619 del 03/10/2014;
- i rilievi del Comune di Fano non comprendono nulla in merito alla possibilità della realizzazione dell'anello tangenziale di Fano, previsto nel Piano Regolatore vigente, che dovrebbe collegare direttamente la SS16 alla SP45 bay-passando a Nord il centro storico di Fano e dirottando su tale strada il traffico di via Trave;
- tra lo svincolo di Fano Sud ed il nuovo svincolo di Fano Nord vi è una distanza sull'asse autostradale pari a 4,300 km mentre percorrendo la viabilità ordinaria potenziata dalle nuove bretelle vi è una distanza pari a 7,300 km, per una differenza di percorrenza di soli 3 km; tali bretelle, che corrono esternamente al tessuto urbano più densamente abitato, risolvono meglio gli stessi problemi di traffico cui è diretto il nuovo casello di Fano Nord, permettendo un penetramento radiale nella città senza appesantire esclusivamente la via Trave; in questo senso lo svincolo di Fano Nord, in considerazione degli impatti ambientali che genera, si ritiene sovrabbondante per la risoluzione dei problemi viabilistici di Fano rispetto alla realizzazione delle bretelle;
- la realizzazione del tratto stradale via Roma - via Trave, peraltro già previsto anche nell'ambito del parere 1619/2014, porterà senz'altro maggiore fluidità nel traffico della zona ma si presenta

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

- ininfluente rispetto al casello di Fano Nord;
- il riferimento alla “inevitabile urbanizzazione” dell’area agricola limitrofa allo svincolo, non intende ledere il ruolo e gli indirizzi dell’Amministrazione comunale di Fano ma riporta quanto estesamente argomentato e documentato da istituzioni locali e territoriali come la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio e la Regione Marche nell’ambito dell’istruttoria di V.I.A. e nei propri pareri;
  - la richiesta di unificazione in un unico progetto da sottoporre a V.I.A. dei due caselli di Fano Nord e di Pesaro Sud per la realizzazione di una circonvallazione tra Pesaro e Fano, da valutare in luogo di una nuova complanare alla A14 e alla SS16 ai fini dell’alleggerimento dei flussi di traffico sulla SS16, anche con la previsione di politiche di pedaggio che rendono attraente tale percorso autostradale in luogo a quello della SS16, non è stato mai proposto dalla società Autostrade per l’Italia e costituisce un progetto diverso rispetto a quello in esame;

VALUTATO nel complesso che tutte le osservazioni e considerazioni pervenute in riscontro alla nota della DVA predisposta ai sensi dell’articolo 10-bis della legge 241/90 non hanno aggiunto elementi nuovi non trattati nell’ambito del parere della Commissione VIA e VAS n. 1619 del 03/10/2014, che conducano alla necessità di una revisione della stima degli impatti valutati nell’ambito di tale parere;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO  
la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS  
CONFERMA IL PROPRIO PARERE N. 1619 DEL 03/10/2014**

in merito alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla società Autostrade per l’Italia S.p.A. relativa al progetto “Autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto – Tratto Cattolica - Fano – Realizzazione nuovo svincolo Fano Nord”.

Ing. Guido Monteforte Specchi

(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

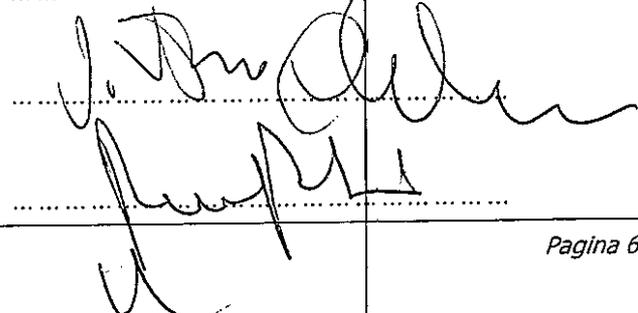
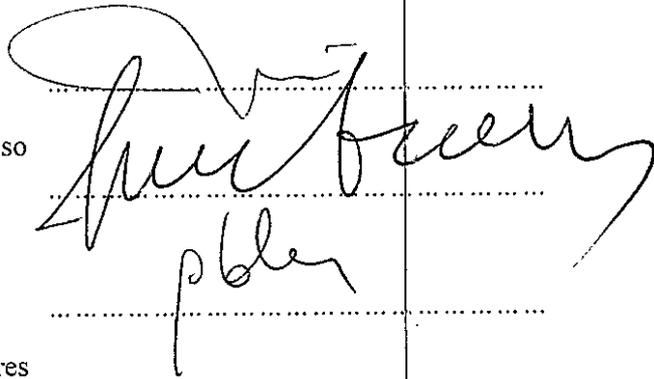
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA  
Speciale)

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni



Avv. Filippo Bernocchi

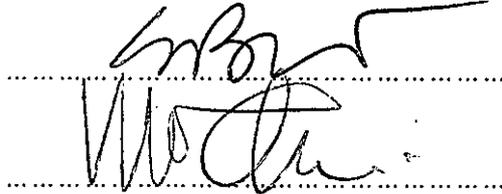
  
ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

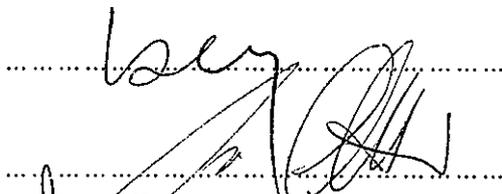


Ing. Silvio Bosetti

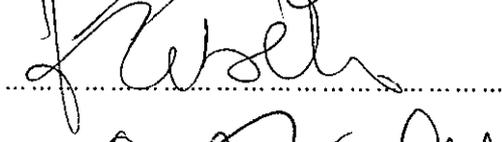


Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

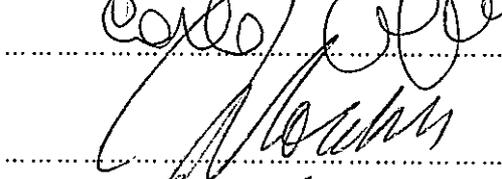


Arch. Giuseppe Chiriatti

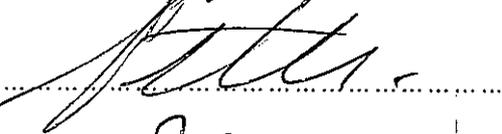


Arch. Laura Cobello

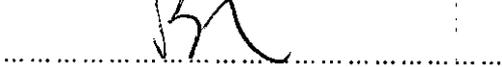
Prof. Carlo Collivignarelli



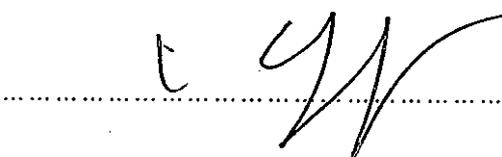
Dott. Siro Corezzi



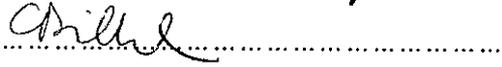
Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno



Cons. Marco De Giorgi



Ing. Chiara Di Mambro

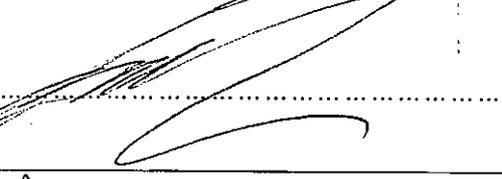
ASSENTE

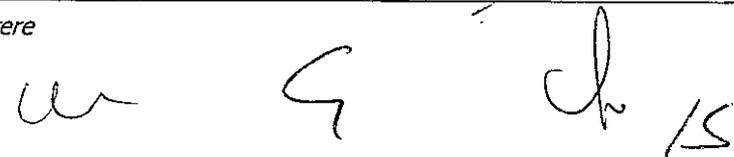
Ing. Francesco Di Mino



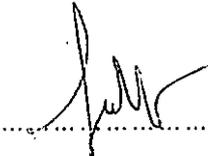
Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa





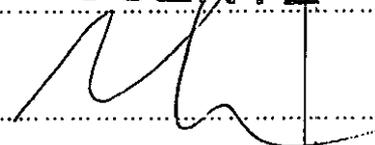
Arch. Antonio Gatto



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

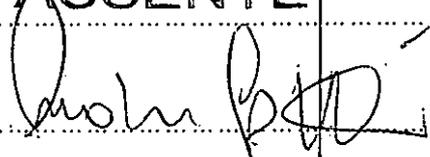
Prof. Antonio Grimaldi



Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

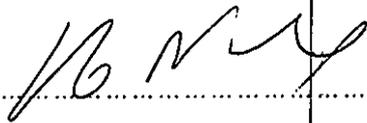
Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo

ASSENTE

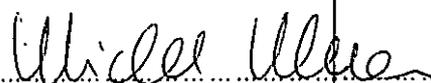
Arch. Salvatore Lo Nardo



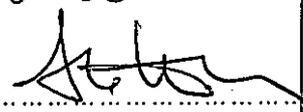
Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri



Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis



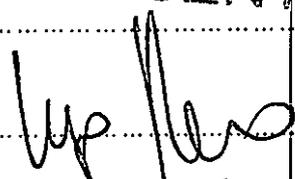
Ing. Mauro Patti



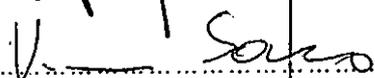
Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

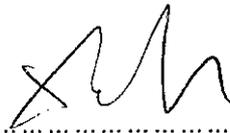
Dott. Vincenzo Ruggiero



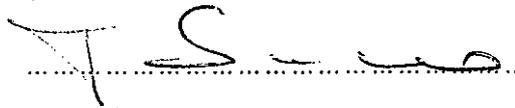
Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



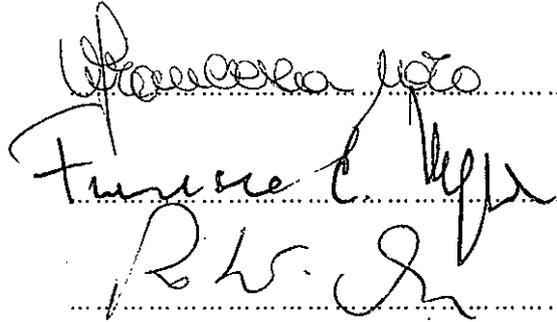
Dott. Paolo Saraceno



Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani